VEJA QUAIS OS MELHORES CARROS DO BRASIL NA AVALIAÇÃO DE SEUS PRÓPRIOS DONOS

PESQUISA
os eleitos

QUATRO RODAS

65 ANOS

HONDA WR-V

Lembra do SUV derivado do Fit? Esquece. Na segunda geração, o WR-V cresceu. Ficou do tamanho do HR-V. Até maior. Só que com preço de SUV compacto. A partir de R$ 144.900. E sem abrir mão de multimídia de 10", ar digital, faróis full-led e da maioria dos recursos de segurança do irmão

ANO 66 EDIÇÃO 799 NOVEMBRO 2025 R$ 33,00
ISSN 977-003359000-7
00799
WWW.QUATRORODAS.COM.BR

RENAULT BOREAL
Ele não é só bonito. É bem espaçoso, tecnológico, bom de dirigir e tem preço convidativo

AUDI Q5
Sua plataforma é elétrica, mas o motor, apenas um, roda com gasolina

LEAPMOTOR B10
Eis um SUV mais eficiente que seus pares, na conectividade e no rendimento

GEELY EX2
Com tração traseira, este simpático hatch é rival de Dolphin e Dolphin Mini

ines249

Chegou o Kia EV9.
Eleito o Carro Mundial de 2024
pelo World Car Awards.
EV9
Movement that inspires

ines249

WINNER
2024 WORLD CAR AWARDS™
WORLD CAR OF THE YEAR
WINNER
2024 WORLD CAR AWARDS™
WORLD ELECTRIC VEHICLE
O SUV elétrico de 7 lugares
que conquistou o mundo.

Vencedor nas principais premiações internacionais, o Kia EV9 apresenta um design inovador, conforto e muita tecnologia para definir um novo padrão para os SUVs.
Aliando estabilidade e desempenho, o modelo leva o prazer de dirigir a um novo nível.

• Carro Mundial do Ano de 2024 • Veículo Elétrico Mundial de 2024
• Veículo Utilitário Norte-Americano do Ano 2024
• Melhor dos Melhores no Red Dot 2024

IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO

Saiba mais em: kia.com.br/ev9

Desacelere. Seu bem maior é a vida.

ines249

SUMÁRIO

Edição 799 | Novembro 2025 | www.quatrorodas.com.br

36
RENAULT BOREAL

40
HONDA WR-V

44
COMPARATIVO DE SUVS MÉDIOS HÍBRIDOS

56 GEELY EX2

60
LEAPMOTOR B10

PESQUISA
os eleitos
64 OS ELEITOS 2025

RENAULT BOREAL
36 Este SUV médio reforça o novo posicionamento da marca em nosso mercado

HONDA WR-V
40 Na segunda geração, o WR-V chega com o porte do irmão maior, e com preço mais interessante

SONG PRO x GAC GS4 x HAVAL H6 x NIRO
44 Alinhamos os representantes do segmento em que mais cresce a disputa pelo consumidor

AUDI Q5
52 SUV chega com a mesma arquitetura vendida na Europa, mas em versão a gasolina

GEELY EX2
56 Feito sob a base dos Volvo C40 e XC40, este hatch agrada no espaço interno e na dirigibilidade

LEAPMOTOR B10
60 SUV de estreia da marca no país, o B10 aperfeiçoa as inovações trazidas por seus pares

OS ELEITOS 2025
64 Pesquisa mostra carros e marcas (pós-vendas) mais bem cotados entre os consumidores

---

SEÇÕES

08 Carta ao Leitor | **12** Viva-Voz | **16** Via Expressa | **35** Testes | **90** Clássicos
92 Longa Duração | **96** Auto-Serviço | **108** Tabela | **112** Opinião | **114** Top Ten

ines249

Linha Super Premium Hyundai
Inovação que você confia
IONIQ 5
PALISADE
Desacelere. Seu bem maior é a vida.

IONIQ 5
O carro que redefine a mobilidade elétrica.

PALISADE
A primeira classe dos SUVs.

KONA
O SUV premium que abre novos horizontes.

Você sempre confiou na inovação dos ícones CRETA e HB20.
Agora, convidamos você a viver a experiência única atrás do volante da nossa linha super premium com IONIQ 5, PALISADE e KONA Híbrido.

Vá até uma concessionária e descubra o seu próximo Hyundai.

Saiba mais

hyundai.com.br

HyundaiBR

HYUNDAI

5 ANOS Garantia
Sem limite de quilometragem

Garantia Hyundai de 5 anos: o período de 5 anos já contempla a garantia legal de 90 dias. Início da garantia de 5 anos na data da entrega do veículo ao primeiro proprietário. Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro. A garantia Hyundai de 5 anos está condicionada à observação pelo proprietário do plano das manutenções periódicas e demais condições determinadas no manual de garantia do veículo disponíveis no site www.hyundai.com.br, assim como no manual do proprietário. Imagens meramente ilustrativas. IBAMA: Desacelere. Seu bem maior é a vida.

ines249

CHEGOU O
WR-V

Desacelere. Seu bem maior é a vida.
*Consulte termos da garantia.

Acesse ***honda.com.br/wrv***
e conheça todos
os detalhes do WR-V.

ines249

Publicis
Incrível do começo ☀ ao fim de semana
WR-V
6 ANOS
GARANTIA TOTAL*
HONDA

CARTA AO LEITOR

ines249

Isadora no controle da cobertura do Rally 4R e da Fiorino, tendo o repórter João Vitor como assistente e navegador

BRILHO NOS OLHOS

Já falei aqui que coleciono palavras. Tenho várias na memória que me agradam pela sonoridade, pelo significado. No escaninho da letra E, conservo Entusiasmo, que entre as diferentes acepções encontradas nos dicionários, a que mais me interessa é a que fala no "ardor que impulsiona alguém a fazer algo".

A QUATRO RODAS tem uma equipe entusiasmada. Será que é porque jornalismo e carro são apaixonantes? Sim. Por esses e mais alguns motivos, certamente. Mas, se existe alguém entusiasmado por excelência entre nós, essa pessoa é a repórter Isadora Carvalho. Se assistir aos vídeos da cobertura do Rally 4R, realizado no final de setembro, você vai entender o que estou dizendo. Melhor que os vídeos, porém, foi ver a atuação da Isadora desde logo cedo, mostrando os carros, entrevistando os participantes e narrando sua própria experiência a bordo da intrépida picape Fiat Trekking 1983. Você pode saber mais detalhes dessa competição comemorativa de 65 anos da revista na página 28.

Outra recente manifestação do entusiasmo da Isadora foi na criação do videocast, uma ideia que há muito embalava os sonhos da redação e que o lançamento da TV Veja+ pavimentou a estrada. O streaming da Editora Abril, aliás, que estreou em junho, vai muito bem e tem entusiasmado a todos na empresa. Transmitido nos canais 2075 da Samsung TV Plus e 126 da LG Channels, e pelo app SOPlay/NxTV, estará em breve também na TV TCL e na Roku, que fornece o sistema operacional para diversas smart TVs. Vale a pena conferir.

Sendo a coordenadora dos vídeos de QUATRO RODAS, a Isadora abraçou essa missão com entusiasmo, articulou as conversas com o pessoal do estúdio da Abril, elaborou a lista de convidados, fez os convites, escreveu os primeiros scripts e no dia da estreia – 6 de outubro – estava comigo na bancada conversando com o primeiro entrevistado, o presidente da VW do Brasil, Ciro Possobom.

A própria Isadora usa uma expressão que é sinônimo de entusiasmo. Ela costuma falar em "brilho nos olhos", quando se vê diante de alguma pauta desafiadora. E foi assim, com os olhos brilhando (mas com nuvens de saudade), que Isadora me procurou no mês passado dizendo que recebeu um convite de trabalho e o desafio proposto fez seus olhos brilharem.

De nosso lado, sentiremos sua falta, mas desejamos sucesso na nova fase, sempre com brilho nos olhos!

Para esta edição, como despedida, ela ainda produziu o texto do Audi Q5, que você encontra na página 52.

Boa leitura.

Paulo

Paulo Campo Grande
Diretor de redação
pcg@abril.com.br

FOTO FERNANDO PIRES

ines249

www.
comprerepsol
.com.br

site oficial de vendas da repsol no Brasil

222
REPSOL
QUER GANHAR ESTE CAPACETE?
MASTER
10W-60
ELITE
5W-40
LEADER
5W-40
AUTOMATOR
DEXRON
ATF VI
REPSOL

UTILIZE O CUPOM
blackdarepsol10
E GANHE 10% DE DESCONTO
EM PRODUTOS **REPSOL**

E AINDA CONCORRA A UM
CAPACETE EXCLUSIVO

Regras: 1 por CPF, compras de no mínimo 300 Reais. Utilizando o cupom garante vaga no Sorteio do Capacete Exclusivo Urban Tracer REPSOL, Sorteio dia 11/12/2025

ines249

HONDA
Pro Honda
SAE 0W20
Honda Motor Oil
Synthetic
Óleo Genuíno Honda formulado especialmente para automóveis Honda.

Pro Honda
empower your passion.

TECNOLOGIA PRO

Conheça a
linha completa.

ines249

Publicis

DESEMPENHO PRO PROTEÇÃO PRO

Mobilidade é mais do que deslocamento, é dirigir com paixão.

Empower your passion não é só o novo posicionamento global Pro Honda.
É o nosso compromisso com a mobilidade, com você e com a inovação.
Assim como as novas embalagens da **Linha Pro Honda,** agora mais modernas,
mas com a qualidade Honda de sempre.

Pro Honda
TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA
SAE 0W20
10W30
5W30
DIREÇÃO HIDRÁULICA
TRANSMISSÃO DE VARIAÇÃO CONTÍNUA
1L

IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO

Desacelere.
Seu bem maior é a vida.

ines249

LAMBORGHINI TEMERARIO Nada de motor V10!
O substituto do Huracán é híbrido com motor V8, mas não há o que temer

QUATRO RODAS 65 ANOS

TESTAMOS O GOLF GTI

Prometido há um ano, o VW está voltando ao Brasil mais exclusivo (e caro) do que nunca. Levamos o GTI ao limite nas estradas alemãs e na nossa pista, no Brasil

SUV prova que a Toyota sabe fazer carros elétricos

Comparamos os aspirantes a SUV na faixa dos R$ 100.000

Fiat Toro, Ram Rampage e Ford Maverick medem forças – e que forças!

> “Parabéns. Capas neste estilo são capazes de marcar época.”
>
> ***Rodrigo Farias,***
> ***Pelotas (RS)***

VW GOLF

Adorei o carro. Poderiam ter trazido com câmbio manual, esse sistema de dupla embreagem, sinceramente, não gosto. Mas achei muito tecnológico, detestei o preço, assim como os seus concorrentes GR Corolla e Civic Si.
Maurício Silveira Leite,
Cotia (SP)

Entrei no site da VW dos EUA e descubro que o Golf GTi tem preço a partir de US$ 32.245 apenas. Lá o Golf top é o Golf R, custando US$ 10.000 a mais. Usando a cotação do câmbio a R$ 5,50, temos o valor de apenas R$ 177.347. No Brasil? R$ 430.000!!
Nilson Levi Zalewski,
Estância Velha (RS)

O fato do Golf GTI ser um icônico hatch esportivo que se reinventa a cada geração não o torna um carro tão exclusivo a ponto de precisar comprar posse de outros esportivos do grupo; afinal ele ainda é um Volkswagen, que em alemão significa “carro do povo”.
Felipe José dos Reis,
São Gonçalo do Rio Abaixo (MG)

RALLY 4R

Em nome do meu navegador, Weddly, gostaria de agradecer pelo evento maravilhoso em comemoração aos 65 anos da revista e complementar dizendo que foi uma honra participar e mais ainda ganhar o primeiro lugar na nossa categoria (Históricos) com o Karmann-Ghia 1969, carro este que foi a capa da edição de número 1 dessa honrosa revista! Muito obrigado!
Guilherme Botrel Diniz,
Três Pontas (MG)

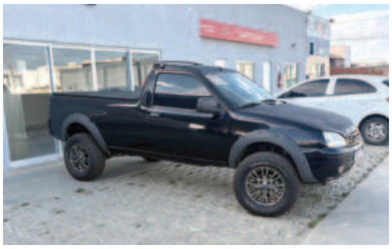
65 ANOS

A reportagem “65 anos” remeteu-me a uma deliciosa viagem temporal por diversas fases de minha vida (nasci em 1967), mesclando de forma magistral os carros com fatos políticos e avanços na tecnologia. Parabéns.
Paulo Cavalini,
Florianópolis (SC)

CORREÇÃO:
O VW Gol LS vendido em 1982 era equipado com o motor 1.6 refrigerado a ar. E o VW Gol GL 1990 com o CHT 1.6 da Ford, introduzido em 1989 (“A arte de fazer um Gol”, pág. 98 (ed. 798/outubro).

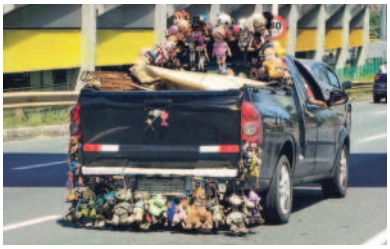
FEZ O FLAGRANTE? MANDE PARA A GENTE

Carros bizarros, placas estranhas ou gambiarras engraçadas... Vale de tudo! – 4RODAS.ABRIL@ATLEITOR.COM.BR



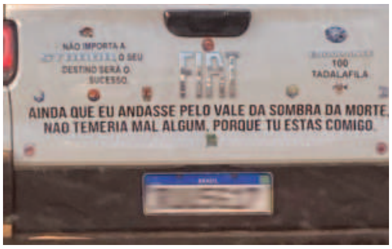
ASPIRANTE A RANGER

Compacta? Só se forem as outras, porque deve faltar pouco para essa Courier encarar sua irmã maior, em altura.
Roberto Gomes, Vitória da Conquista (BA)



FILME DE TERROR

No trânsito, ver e ser visto é importante. Mas cuidado: exageros podem ter o efeito contrário ao desejado.
Lázaro Ferreira, Salvador (BA)


NÃO IMPORTA A
O SEU DESTINO SERÁ O SUCESSO
FIAT
100 TADALAFILA
AINDA QUE EU ANDASSE PELO VALE DA SOMBRA DA MORTE NÃO TEMERIA MAL ALGUM, PORQUE TU ESTÁS COMIGO.

OUTDOOR MÓVEL

De citação religiosa a propaganda de remédio para impotência, tudo cabe na tampa da caçamba da Fiat Strada.
Acrisio Rodrigues, Bernardo Mearim (MA)

ines249

JEEP COMPASS
O SUV MÉDIO PREFERIDO DOS BRASILEIROS:
1º LUGAR NA CATEGORIA SUV MÉDIOS.
PESQUISA
Os eleitOs
QUATRO RODAS
2025
SUVs Médios
COMPASS
ELEITO PELOS CLIENTES.
5 ANOS DE GARANTIA
JEEP.COM.BR
CAC 0800 703 7150
facebook.com/jeepdobrasil
IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO
Jeep® é marca registrada da Stellantis-FCA US LLC.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.
Jeep®

ines249

QR NA WEB

Estes foram os conteúdos mais vistos em nossas redes sociais no último mês

QUATRORODAS.COM.BR

/quatrorodas @quatro_rodas /quatro_rodas @quatrorodas @quatro_rodas

HONDA WR-V
QUATRO RODAS
MAIOR E MAIS BARATO QUE O HR-V

R$ 144.990: Honda WR-V é sucessor do Fit maior e mais barato que Honda HR-V.

GWM POER P500
QUATRO RODAS
ANTI-BYD SHARK APOSTA NO LUXO

GWM Poer P500 é picape híbrida plug-in luxuosa que pode chegar em 2026.

QUATRO RODAS
QR
CAST
CIRO POSSOBOM, PRESIDENTE DA VOLKSWAGEN DO BRASIL

O QRcast, o videocast da QUATRO RODAS, estreou em outubro ao vivo com a presença do presidente da Volkswagen, Ciro Possobom. No primeiro episódio, Isadora Carvalho e Paulo Campo Grande entrevistaram o executivo, que revelou mais informações sobre as novas picapes intermediárias Amarok e também sobre como a marca lidou com o sucesso do Tera na pré-venda e a fila de espera para o Golf GTI.

/quatrorodas

Novidades VW

Nova picape intermediária terá versão básica para substituir a Saveiro. A VW garante que terá picape para todos os segmentos.

@quatrorodas

MISTER SIMPATIA Como reclamar de um carro que venceu quatro edições seguidas da pesquisa Os Eleitos (2004 a 2007), que mede a satisfação do proprietário.

QUATRO RODAS
@quatrorodas

Quanto custa a bateria?

A durabilidade da bateria de um carro híbrido é um ponto crucial para os proprietários. Em média, a vida útil estimada pelos fabricantes é de dez anos. O valor varia significativamente entre os modelos e a tecnologia da bateria. Para veículos populares no Brasil, como o Toyota Corolla Hybrid e o Prius, que são híbridos plenos (HEV), uma bateria nova custa em torno de R$ 30.000, fora o valor da mão de obra. Como alternativa, o mercado já oferece opções de baterias remanufaturadas, com preços que podem variar entre R$ 8.000 e R$ 15.000.

FOTOS FERNANDO PIRES E DIVULGAÇÃO

ines249

JEEP
RENEGADE
O ÍCONE ELEITO PELO SEGUNDO ANO CONSECUTIVO COMO O MELHOR SUV COMPACTO.
ELEITO PELOS CLIENTES.
PESQUISA
Os eleitOs
QUATRO RODAS
2025
SUVs Compactos
RENEGADE
WILLYS
5 ANOS DE GARANTIA
JEEP.COM.BR
CAC 0800 703 7150
facebook.com/jeepdobrasil
IBAMA
PROCONVE
HOMOLOGADO
Jeep® é marca registrada da Stellantis-FCA US LLC.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.
Jeep®

ines249

SEGREDO
– O QUE VEM POR AÍ –

OFENSIVA VOLKSWAGEN

TAROK
Mud-Terrain T/A
BFGoodrich

Picape-conceito foi mostrada no Salão de 2018

A VW terá novidades para o Brasil a partir de 2026, como a nova Amarok e uma picape intermediária inédita. Híbridos, elétricos e até versões convencionais do Golf também estão nos planos

POR **GUILHERME FONTANA**

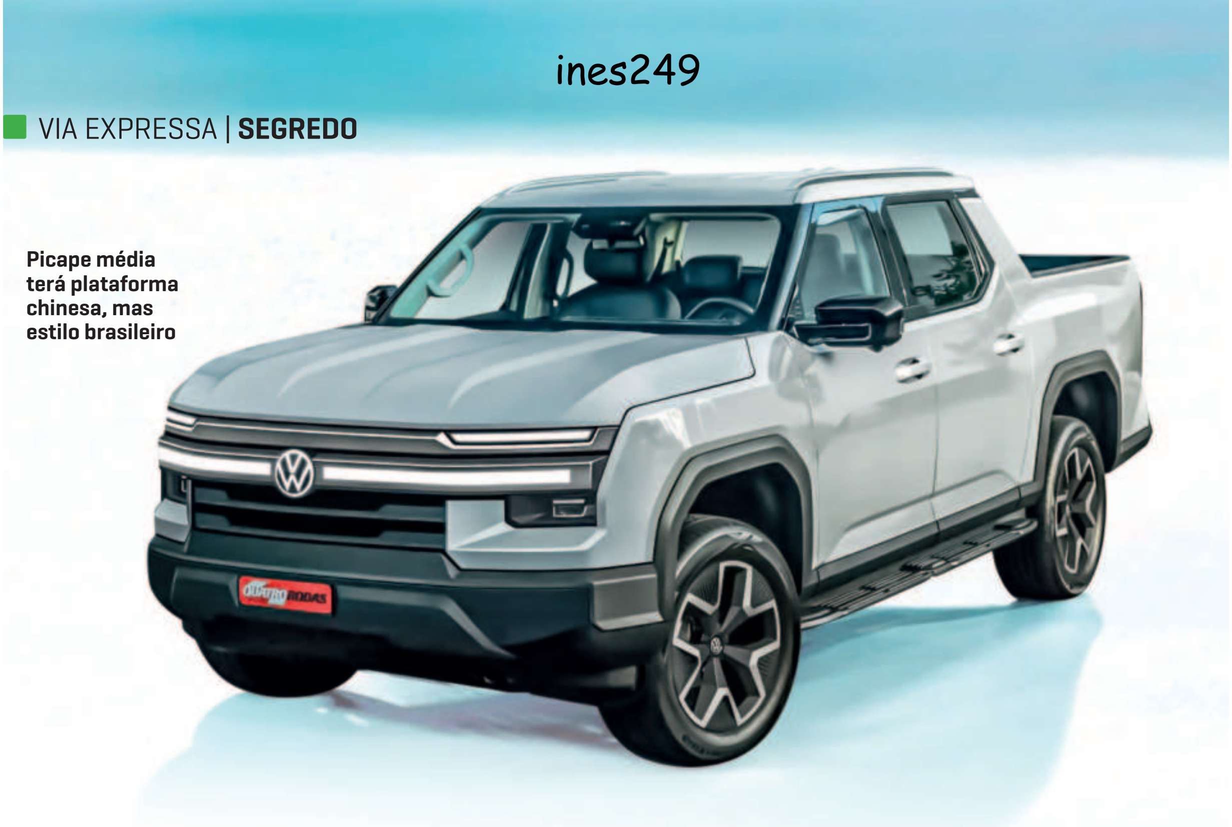
A Volkswagen prepara grandes novidades para o Brasil, e muitas delas foram confirmadas pelo próprio CEO e presidente da marca no país, Ciro Possobom, em entrevista ao QRcast, o novo videocast de QUATRO RODAS. De acordo

FOTO DIVULGAÇÃO

ines249

PESQUISA
Os eleitos
QUATRO RODAS
2025
Pós-Vendas
ANTES, DURANTE
E DEPOIS DA AVENTURA.
JEEP, ELEITA COM
O MELHOR PÓS-VENDAS.
ELEITO PELOS CLIENTES.
5 ANOS DE GARANTIA
JEEP.COM.BR
CAC 0800 703 7150
facebook.com/jeepdobrasil
IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO
Jeep® é marca registrada da Stellantis-FCA US LLC.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.
Jeep®
VIDA, SÓ EXISTE UMA. JEEP, SÓ EXISTE UM.

ines249



Picape média terá plataforma chinesa, mas estilo brasileiro

com o executivo, a maior ofensiva para o mercado brasileiro será focada em picapes e começa já em 2026, mas também há dicas sobre híbridos e o retorno do Golf.

Embora a nova Amarok pareça mais adiantada, ela não será a primeira das novas picapes por aqui. Antes dela, em 2026, a Volks apresentará sua inédita picape intermediária, que terá porte de Fiat Toro e substituirá a Saveiro, cuja atual geração foi lançada há 15 anos. Porém, os compradores da Saveiro não ficarão desamparados: Ciro Possobom aponta que haverá "picapes para todos", indicando que a nova, ainda sem nome oficial, poderá ter uma configuração de entrada e de trabalho para ocupar o lugar da atual.

A nova picape terá como ponto de partida a Tarok, conceito apresentado em 2018, e pacotes de equipamentos e acabamento semelhantes aos do T-Cross. Mas, diferentemente do SUV, ela será baseada na plataforma MQB Hybrid, ou seja, nascerá pronta para ser híbrida – embora as motorizações sigam em segredo. Por outro lado, o modelo deverá utilizar uma suspensão traseira por eixo rígido, diferente da Fiat Toro, que traz sistema multilink, e da Montana, com eixo de torção. A explicação pode estar na robustez para o uso da caçamba carregada, oferecendo essa característica com diferencial na comparação com as rivais.

NOVA AMAROK Depois dessa picape intermediária, em 2027 será a vez da nova geração da Amarok, para a América Latina. O projeto, inédito, combinará a plataforma da chinesa SAIC (Maxus Terron 9 como base), mas será produzida na Argentina e terá desenho brasileiro, assinado pelo chefe de design da VW para as Américas, José Carlos Pavone. Com entusiasmo, Ciro Possobom garantiu durante a entrevista: "O DNA da Volkswagen a gente preserva". Ele também afirmou que o conjunto mecânico final da picape média será definido pela VW, mas não disse se o conjunto será próprio. Segundo a imprensa argentina, a Amarok (conhecida internamente por "Projeto Patagônia") terá como um dos motores o 2.5 turbo diesel utilizado na chinesa Maxus, com 223 cv e 52,8 kgfm, e câmbio de oito marchas da ZF. Ela também poderá ter um conjunto híbrido plug-in, ainda em desenvolvimento na China. Nas dimensões, a picape será maior do que as médias atuais, com 5,50 m de comprimento.

HÍBRIDOS E GOLF O executivo apontou também para outros caminhos da empresa no Brasil nos próximos anos. Sem dar tantos detalhes, Ciro disse que pode se esperar pela eletrificação da marca no país, especialmente pelos híbridos, considerados por ele a melhor solução para o Brasil – mas disse que outras tecnologias, como de carros elétricos, também estão a caminho. Ele não quis revelar quando, mas a picape intermediária é uma forte candidata para a estreia.

Outro assunto a se comemorar é a possibilidade do retorno do Golf em configurações "convencionais" para o Brasil. O hatch terá a produção das configurações com motor a combustão (inclusive a perua Variant) transferida da Alemanha para o México, e isso poderá ampliar a oferta de versões ao mercado brasileiro para além do esportivo GTI. Isso só deverá acontecer a partir de 2027, quando o modelo terá uma nova geração elétrica, que ocupará as linhas de produção alemãs. Também só acontecerá se os acordos comerciais atuais entre Brasil e México permanecerem.

FOTO DIVULGAÇÃO

ines249

SÓ QUEM FAZ O MELHOR TODOS OS DIAS CONQUISTA O PRIMEIRO LUGAR.

PESQUISA Os eleitOs QUATRO RODAS 2025 Picapes Intermediárias

RAMPAGE

A 1ª NA CATEGORIA PICAPES INTERMEDIÁRIAS NA QUATRO RODAS.

Ram® é marca registrada da Stellantis-FCA US LLC.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.

NOVO MOTOR 2.2 L TURBODIESEL DE 200 CV E 400 NM DE TORQUE

CENTRAL MULTIMÍDIA DE 12,3" COM ANDROID AUTO® E APPLE CARPLAY

FAROL FULL LED COM PROJETOR BIFUNÇÃO

RAM
PODER INIGUALÁVEL

ines249

Starship 7 será o primeiro carro híbrido da Geely no Brasil

GEELY DIVERSIFICADA

Depois dos elétricos, a chinesa, que tem operação apoiada pela Renault, lançará seu primeiro modelo híbrido

A chinesa Geely estreou oficialmente no Brasil em julho deste ano com o SUV elétrico EX5. Depois dele, a marca inicia neste mês as vendas do EX2, outro elétrico, mas este um compacto com foco declarado no BYD Dolphin. Para 2026, porém, a marca diversificará a estratégia e apresentará seu primeiro híbrido.

Informações obtidas com exclusividade por QUATRO RODAS apontam que o próximo modelo da Geely no Brasil será o Starship 7. O SUV híbrido plug-in estreará por aqui no próximo ano como rival de BYD Song Plus e GWM Haval H6. Ele, inclusive, já está registrado no país.

Na prática, o Starship 7 (não se sabe se o nome será mantido por aqui) utiliza a mesma base do EX5, a plataforma GEA, mas troca o conjunto elétrico pelo híbrido. Ele combina um motor 1.5 aspirado de 111 cv e 13,9 kgfm a um elétrico de 217 cv e 26,7 kgfm, unidos por um câmbio E-DHT. Na China, há opções de bateria de 8 kWh e 19 kWh. Para acompanhar o segmento, o SUV deve chegar ao Brasil com a bateria de maior capacidade, que promete 120 km de autonomia elétrica e até 1.420 km de alcance combinado.

Além da mecânica, as dimensões do modelo também se aproximam das vistas no Song Plus: ele tem 4,74 metros de comprimento, 1,90 m de largura, 1,68 m de altura, 2,75 m de entre-eixos e um porta-malas de 528 litros. Caso seu posicionamento se confirme, ele deverá ocupar uma faixa próxima aos R$ 250.000.

MANDE SEU SEGREDO

Fotografou um segredo? Mande seu flagra para nós

GUILHERME.FONTANA@ABRIL.COM.BR

55 11 98910-7667

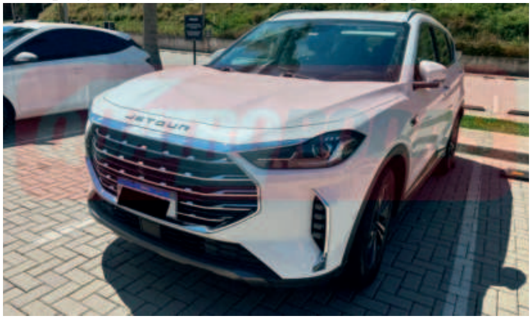


FOTO FERNANDO PIRES

JETOUR X70 PLUS

Além de Omoda e Jaecoo, a Chery terá mais uma de suas marcas no Brasil: a Jetour. Um dos seus modelos, o SUV X70 Plus, foi flagrado pelo fotógrafo de QUATRO RODAS, Fernando Pires, sem nenhum tipo de camuflagem em Araçariguama (SP). "Primo" do Tiggo 8, o modelo de sete lugares tem 4,75 m de comprimento e motor 1.6 turbo de 197 cv, com câmbio de dupla embreagem de sete marchas.

ARQUIVO PRIVADO

ONIX A ETANOL

A GM planeja criar uma versão de entrada para o Onix abastecida apenas com etanol para ter benefícios fiscais. O motor seria o mesmo 1.0 12V aspirado atual, com alterações que envolvem o "bloqueio" da gasolina.

NOVO KWID

A Renault passa a trabalhar na renovação das versões a combustão do Kwid. O compacto receberá o mesmo desenho do elétrico, bem como alterações no interior, com direito a quadro de instrumentos digital. Seu lançamento, porém, só deverá acontecer entre o final de 2026 e o início de 2027.

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

A parada que virou tradição

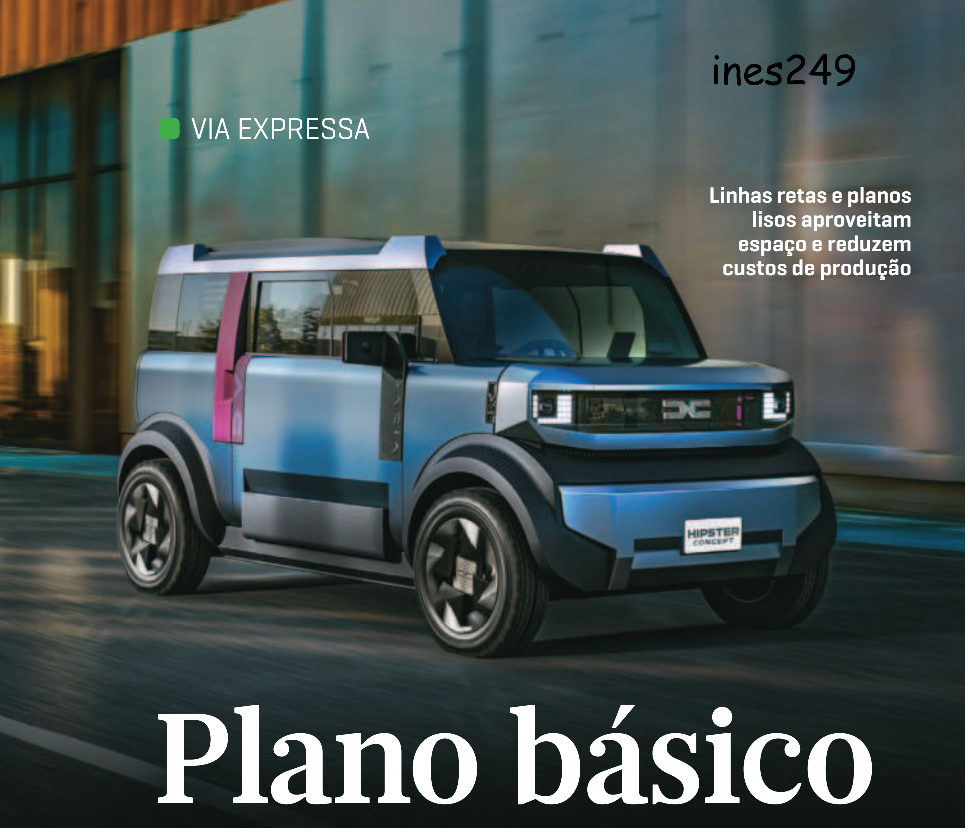
Onde tem viagem, tem parada com a gente!

FRANGO ASSADO
FRANGO ASSADO
FRANGO ASSADO
Pizza Hut

FRANGO ASSADO

Parou, curtiu, partiu.

ines249



Linhas retas e planos lisos aproveitam espaço e reduzem custos de produção

Plano básico

Com 3 metros de comprimento e focado no estritamente necessário, Dacia Hipster é elétrico, urbano e barato

– POR **HENRIQUE RODRIGUEZ**

A Dacia é conhecida por vender carros versáteis e acessíveis e, ao que tudo indica, não quer perder essa imagem com a proliferação de carros elétricos baratos na Europa. Prova disso é o Dacia Hipster, conceito de carro elétrico popular que traz somente o que é essencial, para um veículo urbano.

Se um Volkswagen Fusca fosse lançado hoje respeitando os objetivos originais, possivelmente seria algo assim como o Hipster. Em vez de formas arredondadas, tem linhas quadradas para maximizar o espaço interno entre seus 3 m de comprimento, 1,55 m de largura e 1,54 m de altura.

Para deixar o custo de produção baixo, o Hipster usa janelas planas, vidros corrediços e fitas, em vez de maçanetas. Essa estratégia também pode ser vista nos Citroën Ami e Fiat Topolino. Mas há uma diferença: o Hipster tem quatro lugares e não dois apenas, como seus pares.

Por dentro, o Hipster usa bancos inteiriços, como sofás, e o painel concentra as informações em um cluster digital e um suporte para smartphone, que assume o papel de central multimídia. O porta-malas tem capacidade para 70 litros, mas pode ser ampliado para 500 litros, volume notável para o tamanho do carro.

A mecânica do Dacia Hipster foi pensada para o uso urbano. Embora a potência do motor e a capacidade da bateria não tenham sido reveladas, a autonomia estimada é de 93 km. Segundo a marca, isso exigiria apenas duas recargas semanais para um motorista francês médio, evidenciando o foco em trajetos curtos e na eficiência energética.

Ainda não há uma data confirmada para o lançamento da versão de produção do Dacia Hipster. No entanto, o conceito deixa claro o objetivo da marca de se posicionar como a principal alternativa para quem busca um carro elétrico verdadeiramente acessível no competitivo cenário europeu. Seu preço ficaria abaixo dos 18.000 euros, cerca de R$ 112.920, pedidos pelo Dacia Spring, o Renault Kwid E-Tech para a Europa.

Smartphone serve como central multimídia

Bancos inteiriços acomodam quatro ocupantes a bordo

Espaço para bagagem é de 70 litros, mas pode chegar a 500 l

Bancos rebatíveis aumentam a versatilidade do carro

FOTOS DIVULGAÇÃO

É conceito. Mas pode chegar às lojas

ines249

SERTÕES
PETROBRAS
22 A 30 DE AGOSTO
2026
Já estamos no caminho
Siga as redes sociais do Sertões:
SERTÕES
SERTÕES OFICIAL

ines249

Poer P500 é 12 cm maior no entre-eixos que a P30, que já temos no Brasil

Direto do deserto

Conhecemos a versão de luxo da GWM Poer, que traz motor híbrido plug-in

– POR **ISADORA CARVALHO**, de Tengger, China

QUATRO RODAS foi até o deserto de Tengger, no extremo norte da China, para ter uma experiência fora de estrada com alguns modelos da GWM e também para participar do ALXA Festival, um dos maiores eventos off-road do mundo, realizado por lá graças às propriedades naturais de terreno com areia e montanhas.

Tivemos a oportunidade de conhecer a Poer P500, uma versão mais luxuosa da versão P30 (que está à venda no Brasil desde setembro) e com motorização híbrida plug-in, que combina o motor 2.0 turbo com um elétrico. A potência combinada é de 347 cv e o torque chega a 66 kgfm. Essa motorização é a esperada para chegar ao Brasil, porém não há confirmação oficial da GWM. Em outros mercados como Chile e África também há opção do motor 2.4 turbo de 184 cv, o mesmo que equipa a Poer P30. Ambas as motorizações são combinadas com o câmbio automático de nove marchas.

Constatamos que a P500 além de maior que a P30 é mais luxuosa. O porte impressiona, são 12 cm extras de entre-eixos e 3 cm a mais no comprimento. Outro ponto que contribui para a sensação de robustez é o fato de as portas traseiras não terem moldura e continuarem até o recorte da caçamba. Um recurso de design que traz sofisticação e permitiu até “esconder” um porta-objetos na coluna C.

O design também é diferenciado tanto na dianteira quanto na traseira. O conjunto óptico é maior e mais quadrado que na Poer P30 e o desenho interno dos faróis é mais sofisticado com inscrição ‘Poer’ dentro da peça. O estilo da frente é completado por uma grade maior e com o logo da marca em preto. As lanternas seguem o mesmo desenho da P30, mas são mais encorpadas, em alto-relevo. A tampa da caçamba é completamente nova, com o logo bem ao centro com um botão estilizado que serve para abri-la eletricamente. Essa peça pode ser inteiriça ou bipartida.

E é no interior que fica evidente que se trata de uma versão mais luxuosa. Em especial pelo quadro de instrumentos, que na P500 tem 12,3” e é embutido no painel – diferente da picape que temos no Brasil, que traz painel com 10,3” com estilo flutuante. Por sua vez, a central multimídia exibe o mesmo tamanho, com 14,6”, com operação intuitiva e touch responsivo.

O acabamento também é digno de nota graças aos apliques plásticos que querem imitar madeira e ao revestimento em vinil e material macio ao toque na parte superior do painel e nas portas. E o console central além de mais largo é mais sofisticado.

Como dito no início, não há confirmação oficial sobre a chegada da Poer P500 ao Brasil, mas há fontes ligadas à marca que garantem que ela virá com a motorização híbrida plug-in e chega ainda em 2026.

A questão é que ela rivaliza com a BYD Shark, também híbrida plug-in, que vende relativamente pouco (cerca de 700 unidades no acumulado do ano de 2025). Resta saber se o preço poderia incentivar as vendas da Poer P500, que inclusive pode adotar o nome Sahar, em vez de P500. Será que esse nome, que remete ao deserto, ajuda?

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

A número 1 há 50 anos.
50
ANTENA 1
Disponível em
Google Assistant
amazon alexa
Google Play
Roku
App Store
LG
SAMSUNG
tv
fire tv

ines249

A última edição do Salão de São Paulo foi em 2018

SALÃO DO AUTOMÓVEL 2025

Após anos de ausência, o Salão do Automóvel de São Paulo volta cheio de novidades e experiências, com o predomínio das marcas chinesas entre os estandes

– POR **JOÃO VITOR FERREIRA E GUILHERME FONTANA**

O Salão do Automóvel de São Paulo voltará após um hiato de sete anos. Marcado para acontecer entre os dias 22 e 30 de novembro, a 31ª edição do evento retornará ao Anhembi (agora chamado por Distrito Anhembi), na zona norte de São Paulo, em um espaço de 67.000 m^2 divididos em cinco pavilhões recentemente renovados e, agora, com ar-condicionado – a falta de climatização era uma das maiores críticas ao espaço. Os ingressos já estão à venda no site oficial do evento (*www.salaodoautomovel.com.br*) em três modalidades diferentes: regular, VIP e Avant Première – este último com acesso único para a festa de abertura do evento, na noite do dia 21/11, com visitação antecipada às experiências e atração musical. Os preços vão de R$ 63 a R$ 1.000, e podem variar de acordo com a mudança de lotes, dias e experiências escolhidos.

Neste ano, o Salão do Automóvel de São Paulo será dominado pelas marcas chinesas veteranas (Caoa Chery), novatas (BYD, GAC, Geely, GWM e Omoda&Jaecoo) e as que usarão o evento como palco de seu lançamento no país (Denza, Leapmotor e MG Motors). Entre as tradicionais (ocidentais e orientais), há confirmação em peso da Stellantis (Citroën, Fiat, Jeep, Ram e Peugeot), além da Honda, Hyundai, Mitsubishi, Renault, Kia, Toyota e Lexus. As marcas como Chevrolet, Nissan, Ford, Volkswagen, Audi, Mercedes-Benz, BMW e Porsche não participarão.

Muita novidade deverá ser apresentada. Algumas ainda não divulgadas. Mas, pelo apurado até agora, entre os principais lançamentos, os visitantes poderão conhecer os Honda WR-V, Renault Boreal, Geely

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

EX2, além dos modelos das marcas chinesas estreantes. Há possibilidade ainda de que o público se depare com Toyota Yaris Cross, Jeep Avenger e Ram Dakota.

Não espere estandes de dar a volta no quarteirão. Segundo os organizadores, os espaços são padronizados e não permitem muita suntuosidade (o alto custo dos estandes era uma das reclamações das fábricas que relutavam em participar dos salões mundo afora). A exceção entre os salões era o de Genebra, que, por falta de espaço no recinto e a presença de praticamente todos os fabricantes do mundo, sempre delimitou as áreas, que eram pequenas, tendo em seus estandes apenas uma placa suspensa com o nome das marcas. Tinha seu charme e não à toa foi palco de nove entre dez supercarros da história.

No Distrito Anhembi haverá estandes da Suzuki Motos e Vespa para os que se interessam por esse tipo de veículo. E, para quem gosta de carrões esportivos e clássicos, comprando o ingresso VIP, terá acesso ao espaço Dream Lounge, com modelos icônicos expostos. Entre as atrações haverá Chevrolet Corvette Z06, Ford GT Carbon Series, McLaren Senna, Porsche 992.2 GT3, Ultima GTR, Bugatti EB110 GT 1994, Lamborghini Miura P400 S 1969, Plymouth Superbird 1970, Lamborghini Diablo 1991 e Hofstetter Turbo 1986, entre outros pertencentes aos acervos de dois museus brasileiros: CARDE, de Campos do Jordão (SP), e Dream Car, de São Roque (SP). Além desses modelos, haverá exposição de supercarros exclusivos levados pelo grupo Motorgrid e capacetes utilizados por pilotos como Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet, Rubens Barrichello, Ingo Hoffmann e Ayrton Senna. Os visitantes do Salão poderão ainda fazer test-drives indoor e se exercitar em simuladores. Mesmo com as ausências, a mostra tem tudo para matar a saudade do público.

LANÇAMENTOS CONFIRMADOS QUE VOCÊ IRÁ CONHECER NO SALÃO:

Denza B5 é um SUV híbrido de 686 cv

A Denza D9 é uma minivan de alto luxo

Uma perua elétrica de 965 cv: essa é a Z9 GT

A MG Motors fará sua estreia no salão; marca terá o SUV híbrido ZS, além do hatch elétrico MG e o conversível elétrico Cyberster

A GWM terá modelos Haval, Ora e Tank, e o novo SUV Wey 7

Na estreia, a Leapmotor mostrará o C10, um SUV elétrico grande

Versão híbrida do Omoda 5 será novidade no evento

Omoda 7 é o primeiro SUV médio da marca no Brasil

ines249

TROFEU
Rally Classico
SÃO PAULO
DESDE 2022
FIAT
FRANGO ASSADO
REPSOL
São Lourenço
RALLY 4R
QUATRO RODAS
65 ANOS
PATROCINADORA OFICIAL
FIAT
APOIO
FRANGO ASSADO
REPSOL
São Lourenço
RALLY 4R
FIAT
017

PÉ NA ESTRADA

Sessenta e cinco carros formaram o grid do Rally 4R, que percorreu 200 km, passando pelas cidades do Circuito das Águas, no sul de Minas Gerais – POR **JOÃO VITOR FERREIRA** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

FIAT
Abril 75
FRANGO ASSADO
REPSOL
São Lourenço
QUATRO RODAS
65 ANOS
PATROCINADORA OFICIAL
FIAT
APOIO
FRANGO ASSADO
REPSOL
FIAT

Fiat 147 foi o carro da dupla mineira Robson Cotta e Daniel Simonetti

Se você é um leitor mais assíduo de QUATRO RODAS, já deve estar ciente de que a revista completou 65 anos em 2025. A festa oficial aconteceu em agosto, junto do nosso especial Melhor Compra, mas as comemorações ainda não terminaram. No mês de setembro, reeditamos um evento histórico, o nosso 1º Rally de regularidade. Foi em dezembro de 1961. O trajeto percorreu o Circuito das Águas, no sul de Minas Gerais, e foi para lá que retornamos agora. Mais precisamente, a prova teve partida e chegada na cidade de São Lourenço, passando por Caxambu, Cambuquira e Lambari.

O roteiro foi de 200 km. Sessenta e cinco equipes partiram logo cedo e voltaram a tempo do almoço, que os esperava. As duplas foram divididas de acordo com a idade de seus veículos em quatro categorias: Históricos (até 1969), Clássicos (de 1970 a 1989), Neoclássicos (de 1990 até 1999) e Super Turismo (de 2000 em diante). A quinta e última categoria foi a Fiat Competizione, reservada exclusivamente aos mode-

ines249

Não adiantava correr, o foco era seguir exatamente o percurso

Roteiro de papel era o favorito dos puristas, mas a navegação pelo celular tornou o Rally 4R mais amigável para os novatos

los da marca que foi a patrocinadora do evento (que contou também com o apoio de Repsol e Frango Assado), independente do ano de lançamento.

A divisão por categorias é importante para organizar os competidores, mas não está diretamente ligada a nenhuma vantagem, uma vez que o Rally 4R adotou o formato Raid (Regularidade Absoluta em Itinerário Desconhecido). Nessa modalidade, não vence o mais rápido, mas sim quem for mais regular. É necessário estar no lugar certo na hora certa, respeitando as metas de tempo descritas no itinerário e o tempo total de prova. Cada segundo a mais ou a menos que o competidor leva para completar o trajeto gera um desconto de pontos. No final, vence quem perde menos pontos.

QUATRO RODAS teve seis representantes na pista. Ao volante de um Fiat Uno Grazie Mille 2013 – mais precisamente a última unidade produzida pela Fiat, que marcou o fim da primeira geração do compacto no Brasil – o diretor de redação, Paulo Campo Grande, teve a companhia do CFO da Editora Abril, Marcelo Shimizu (fãs de picapes e viagens de carro), como navegador, e do diretor de publicidade, Ciro Hashimoto, autoproclamado “assistente de navegador”.

A segunda dupla foi formada pela repórter Isadora Carvalho, como piloto, e por mim, como navegador, a bordo de uma picape Fiorino Trekking 1996, do acervo da fábrica. O editor de arte, Fabio Paiva, que viajou para ajudar na produção do conteúdo, sob comando do editor de vídeo e fotografia, Fernando Pires, formou dupla com outro competidor, o piloto Gustavo Brasil, que estava sem navegador, rodando com um VW Gol GTI 1990.

A largada aconteceu pontualmente às 9 horas da manhã. De minuto em minuto, cada carro saía do ponto de partida por ordem de numeração. O primeiro foi um elegante Jaguar XK 120 1950, o modelo mais antigo do encontro. Mas havia outras raridades como Mercedes SL, Puma GTS, Ford Maverick e até um DKW Fandango.

Os mais puristas navegavam à moda antiga, utilizando a planilha de papel e uma caneta para anotar os tempos. Mas também havia a opção de seguir o roteiro digital, que mostrava todo o trajeto e as parciais em um aplicativo de smartphone. Cada ponto de referência estava descrito para o navegador saber que o cami-

ines249

SALÃO INTERNACIONAL
DO AUTOMÓVEL DE SÃO PAULO

ESTAMOS DE VOLTA.

De clássicos que marcaram gerações às tecnologias que apontam para o futuro.

O maior evento automotivo da América Latina retorna com ativações inéditas, conteúdos imersivos e tudo o que move o mercado — e a paixão sobre quatro rodas.

Algumas Experiências ↓

AVANT PREMIÈRE

DRIVE EXPERIENCE

Memórias SOBRE RODAS

CAR MUSEUM Dream SÃO ROQUE - SP

RACING GAME ZONE

e MUITO **MAIS!**

22 a **30**
NOVEMBRO

DISTRITO
ANHEMBI

⟶ 2025

REIMAGINE, **RE**ESCREVA, RE**VIVA.**

Legado mesmo é ter boas histórias pra contar.

GARANTA
SEU LUGAR

Escaneie o QR Code

Organização e Promoção:

RX

Patrocínio Institucional:

Anfavea
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

ines249

CHEVROLET
FIAT

Carros de diferentes idades e procedências se alinharam no grid

nho estava certo, assim como os pontos de parada, onde era obrigatório zerar o cronômetro do app.

Com um Ford Escort 1995 amarelo, transformado em versão RS Cosworth, a dupla Fernando Leibel e Sandro Martin Braindib foi a campeã da categoria Neoclássicos e também na classificação geral, perdendo apenas 60 pontos na prova com duas horas de duração. Guilherme Botrel e Weddly Henrique Rodrigues venceram na categoria Históricos, com um VW Karmann-Ghia 1969; José Augusto Pereira Leite e Cleo Portugal ganharam na Clássicos, a bordo de um VW Santana 1988; e Renan Bueno Ferraciolli e Wagner Brandão dos Santos se consagraram na Super Turismo, com um Toyota SW4 2019.

O Rally 4R foi uma atração para pessoas de todos os gêneros e idades, entre competidores e o público. Segundo a prefeitura de São Lourenço, cerca de 4.000 pessoas prestigiaram a largada, que aconteceu em frente ao Parque das Águas, na cidade. QR

FIAT
RALLY4R
FIAT

Os campeões Sandro Braindib (*à dir.*) e Fernando Leibel (*à esq.*) roubaram a cena com seu Escort personalizado (*acima*)

3º LUGAR NAVEGADOR(A)
RALLY 4R
3º LUGAR PILOTO

ines249

A *PLACAR* QUE VOCÊ CONHECE, AGORA NA PALMA DA SUA MÃO!

Disponível na App Store

DISPONÍVEL NO Google Play

NÃO PERCA TEMPO! ASSINE JÁ!

Placar
junho 2025
maio 2025
abril 2025
março 2025
Arquivos Placar
abril 1995

ZICO
EX-JOGADOR DE FUTEBOL

ACESSE:
MEMBROS.PLACAR.BR

ines249

Os destaques de QUATRO RODAS em Novembro de...

1995

UM V12 NA PISTA DE TESTES

QUATRO RODAS
ALFA SPIDER

Animados pelos ventos da abertura do mercado aos importados, andamos no italiano Alfa Spider e testamos o alemão Mercedes S600 Coupé, com motor V12. Entre os nacionais, o destaque foi o desmonte do Honda Civic, depois de rodar 60.000 km, no teste de Longa Duração.

Fera alemã em traje de gala

2005

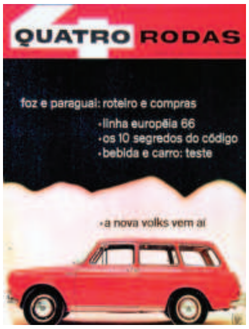
UM ELÉTRICO MOVIDO A HIDROGÊNIO

DE VOLTA PARA O FUTURO

QUATRO RODAS
NOVA TOYOTA HILUX
FIAT TIPO

Fomos até a Califórnia, nos EUA, dirigir o Toyota Mirai, primeiro carro movido a hidrogênio do mundo. Com visual esquisito mas aerodinâmico, o sedã armazena o hidrogênio em dois tanques, na traseira, que se combina com o oxigênio da atmosfera para produzir a energia elétrica.

1965


QUATRO RODAS
foz e paraguai: roteiro e compras
·linha européia 66
·os 10 segredos do código
·bebida e carro: teste
·a nova volks vem aí

Código Nacional de Trânsito revisto e ampliado: multas mais rígidas, criação de seguro obrigatório, uso de capacete obrigatório e permissão para maiores de 17 anos dirigirem.

1975

QUATRO RODAS
EXCLUSIVO TESTE COMPARATIVO
TESTE DOS NOVOS VOLKS E GM
SEGREDO O MOTOR DIESEL DA VOLKS VEM AÍ
EXCLUSIVO: ANDAMOS NA HONDA DE 1000 CC
O PASSAT VISTO POR SEUS DONOS

Flagramos o novo Passat TS, testamos com exclusividade os VW Fusca e Kombi 1300, modelos 1976, e realizamos um teste comparativo entre Ford Corcel, VW Passat e Dodge 1800.

1985

QUATRO RODAS
KADETT EXCLUSIVO As fotos do protótipo do novo Chevette
DEL REY 86: NOVO MOTOR Mais veloz e mais econômico
Os resultados depois de 30 000 km
MAIS PROEZAS DO TURBO Monza vai na pista a 187 km/h

Flagramos o Chevrolet Kadett, que seria lançado somente em meados de 1987. Considerado o “novo Chevette”, era equipado com a mecânica 1.6 do Chevrolet Monza, com tração dianteira.

2015

QUATRO RODAS
Hilux SW4

A Toyota lançava no Brasil o Hilux SW4. Corsa e Clio, os hatches mais potentes do mercado, foram levados à pista de teste para um comparativo, em que o Clio se saiu melhor em perfomance e conteúdo.

ines249

RANKING DE TESTES

MELHOR CONSUMO

HATCHES COMPACTOS

1	VW POLO MPI MT	14,6
2	PEUGEOT 208 STYLE MT	14,5
3	CITROËN C3 FEEL MT	14,1

SEDÃS COMPACTOS

1	VW VIRTUS 200 TSI MT	14,7
2	CHEVROLET ONIX PLUS PREMIER	13,5
3	FIAT CRONOS DRIVE 1.0	13,1

SEDÃS MÉDIOS

1	TOYOTA COROLLA GLI 2.0	12,2
2	TOYOTA COROLLA GR SPORT 2.0	12,0
3	TOYOTA COROLLA XEI 2.0	11,9

SUVS COMPACTOS

1	RENAULT KARDIAN EVOLUTION MT	14,4
2	VW TERA TSI	14,3
3	VW TERA HIGHLINE TSI	13,3

SUVS MÉDIOS

1	TOYOTA COROLLA CROSS XRX 2.0	12,3
2	VW TAOS HIGHLINE 250	11,4
3	JEEP COMPASS LONGITUDE T350	11,3

SUVS GRANDES

1	JEEP COMMANDER OVERLAND TD 2.2	12,0
2	CAOA CHERY TIGGO 8 TURBO GDI	11,0
3	CHEVROLET TRAILBLAZER H.C 2.8 TD	10,1

PICAPES MÉDIAS

1	MITSUBISHI TRITON KATANA	11,5
2	FIAT TITANO RANCH 2.2 TD 4X4	11,2
3	RAM RAMPAGE LARAMIE TD	11,1

ESPORTIVOS

1	HONDA CIVIC TYPE R	9,6
2	MERCEDES-BENZ CLASSE A AMG 45S	9,6
3	TOYOTA GR COROLLA	9,0

HÍBRIDOS

1	HONDA CIVIC TOURING HYBRID	22,5
2	KIA NIRO PRESTIGE HEV	21,7
3	HYUNDAI KONA HEV	20,7

COMPACTOS ELÉTRICOS

1	BYD DOLPHIN MINI EV	12,0
2	RENAULT KWID E-TECH INTENSE	9,5
3	BYD DOLPHIN GS EV	8,4

SUVS ELÉTRICOS

1	PEUGEOT E2008 GT	6,8
2	NETA X 500 LUXURY	6,3
3	VOLVO XC40 RECHARGE PLUS	6,2

ESPORTIVOS ELÉTRICOS

1	FORD MUSTANG MACH-E GT	5,2
2	MERCEDES-BENZ EQS AMG 53	5,0
3	XIOMI SU7 MAX	4,9

** Consumo urbano (em km/l) *** km/kWh

MELHOR ACELERAÇÃO

HATCHES COMPACTOS

1	CITROËN C3 YOU T200	9,1
2	PEUGEOT 208 STYLE T200	9,6
3	HYUNDAI HB20 PLATINUM PLUS TGDI	10,0

SEDÃS COMPACTOS

1	VW VIRTUS EXCLUSIVE 250 TSI	9,4
2	HYUNDAI HB20S PLATINUM PLUS TGDI	10,3
3	CHEVROLET ONIX PLUS PREMIER	10,6

SEDÃS MÉDIOS

1	VW JETTA GLI 350 TSI	6,7
2	BMW 320I M SPORT GP FLEX	7,4
3	AUDI A3 PERFORMANCE S-LINE	7,4

SUVS COMPACTOS

1	HYUNDAI CRETA ULTIMATE 1.6 TGDI	7,6
2	BMW X2 XDRIVE 20I M SPORT	7,7
3	FORD BRONCO SPORT WILDTRAK	7,8

SUVS MÉDIOS

1	JEEP COMPASS BLACKHAWK 2.0	6,8
2	CAOA CHERY TIGGO 7 TGDI	8,5
3	JEEP COMPASS LONGITUDE T270	9,4

SUVS GRANDES

1	HYUNDAI PALISADE 3.8 GDI	8,5
2	CAOA CHERY TIGGO 8 TGDI	8,7
3	CHEVROLET TRAILBLAZER H.C 2.8 TD	9,2

PICAPES MÉDIAS

1	RAM RAMPAGE R/T	7,1
2	VW AMAROK EXTREME V6 TD	8,0
3	FORD RANGER LIMITED V6 TD	9,4

ESPORTIVOS

1	BMW M8 GRAN COUPÉ COMPETITION	3,3
2	PORSCHE 911 CARRERA S CABRIOLET	3,4
3	AUDI R8 COUPÉ PERFORMANCE V10	3,5

HÍBRIDOS

1	MERCEDES-BENZ AMG GT COUPÉ 4 PTS	3,0
2	MERCEDES-BENZ CLASSE C AMG 63S	3,5
3	PORSCHE PANAMERA 4S E HYBRID	3,8

COMPACTOS ELÉTRICOS

1	VOLVO EX30 ULTRA	7,3
2	BYD DOLPHIN PLUS EV	7,3
3	MINI COOPER S E TOP	7,4

SUVS ELÉTRICOS

1	ZEEKR X FLAGSHIP	3,9
2	VOLVO EC40 ULTRA	4,7
3	SERES 5 EV	4,8

ESPORTIVOS ELÉTRICOS

1	PORSCHE TAYCAN TURBO GT WEISSACH	2,5
2	TESLA MODEL S PLAID	2,5
3	ZEEKR 001 FR	2,7

**** 0 a 100 km/h (em segundos)

MELHOR FRENAGEM

HATCHES COMPACTOS

1	HYUNDAI HB20 COMFORT 1.0 MT	55,2
2	HYUNDAI HB20 PLATINUM PLUS TGDI	55,2
3	VW POLO MPI	56,3

SEDÃS COMPACTOS

1	HYUNDAI HB20S PLATINUM PLUS TGDI	53,7
2	VW VIRTUS EXCLUSIVE 250 TSI	55,2
3	VW VIRTUS HIGHLINE 200 TSI	56,8

SEDÃS MÉDIOS

1	TOYOTA COROLLA XEI	54,1
2	VW JETTA GLI 350 TSI	54,5
3	BMW 320I M SPORT GP FLEX	54,8

SUVS COMPACTOS

1	HONDA WR-V EXL	51,5
2	RENAULT KARDIAN EVOLUTION MT	53,9
3	VW TERA TSI	54,5

SUVS MÉDIOS

1	VW TAOS HIGHLINE 250 TSI	54,5
2	MITSUBISHI ECLIPSE CROSS HPE-S AWD	56,6
3	FORD TERRITORY TITANIUM	58,1

SUVS GRANDES

1	CAOA CHERY TIGGO 8 TURBO GDI	58,9
2	JEEP COMMANDER OVERLAND T270	59,2
3	HYUNDAI PALISADE 3.8 GDI	60,8

PICAPES MÉDIAS

1	VW AMAROK EXTREME V6 TD	56,6
2	GWM POER P30 EXCLUSIVE	58,3
3	RAM RAMPAGE R/T	59,1

ESPORTIVOS

1	BMW M3 COMPETITION TRACK	45,4
2	BMW M2 COUPÉ TRACK	47,6
3	AUDI RS Q8	48,1

HÍBRIDOS

1	MERCEDES-BENZ CLASSE C AMG 63S	50,0
2	PORSCHE PANAMERA 4S E HYBRID	51,9
3	MERCEDES-BENZ AMG GT COUPÉ 4 PTS	51,8

COMPACTOS ELÉTRICOS

1	VOLVO EX30 ULTRA	52,9
2	BYD DOLPHIN EV	58,3
3	MINI COOPER S E TOP	58,4

SUVS ELÉTRICOS

1	VOLVO XC40 RECHARGE PLUS	53,2
2	AUDI Q6 E-TRON S QUATTRO	53,8
3	CHEVROLET BOLT EUV PREMIER	53,8

ESPORTIVOS ELÉTRICOS

1	PORSCHE TAYCAN TURBO GT WEISSACH	49,4
2	FORD MUSTANG MACH-E GT	49,7
3	PORSCHE TAYCAN TURBO S	51,4

* Frenagem de 120 a 0 km/h (em metros)

Aceleração: no 0 a 100 km/h, fazemos seis passagens (três em cada sentido da pista), descartamos a melhor e a pior e publicamos a média dos quatro tempos válidos. Nos esportivos com controle de largada, realizamos todas as medições com o dispositivo ativado. **Frenagem:** simula situação de pânico, pressionando o pedal com força total. **Consumo:** há dois ciclos que simulam a condição de rodagem em cidade e estrada. No rodoviário, a velocidade é constante a 100 km/h. No urbano, o carro percorre um circuito com trocas de marcha e velocidades controladas em cada trecho. Há até paradas e saídas para simular um semáforo. Os ciclos são exclusivos da QUATRO RODAS, mas criados com base na norma NBR-7024.

ines249

Conjunto frontal de iluminação é inconfundível

Rodas de 19" vêm apenas na versão topo

Maçanetas traseiras ficam na coluna "C"

QUATRO RODAS

INVERSÃO DOS POLOS

Desenvolvido no Brasil segundo novo posicionamento da Renault no país, Boreal destrói crenças por onde passa, a começar pelo significado de seu nome – POR **GUILHERME FONTANA** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

ines249

Renault Boreal aposta em design e tecnologia contra o Compass

SOURCE
MODE

Clássica alavanca para comandos de som foi repaginada

Novos logotipo e fonte já estão no SUV médio

Chave cartão pode ser prática, mas não é bonita

No sentido literal, a palavra "boreal" remete ao Hemisfério Norte, como a aurora boreal. Mas, contrariamente ao senso comum, o Renault Boreal, o primeiro SUV médio da marca no Brasil, nasceu aqui, no Hemisfério Sul, com desenvolvimento e produção locais. Discussões geográficas e etimológicas à parte, esse é um lançamento importante para o mercado, que ganha mais uma opção no segmento, e para a Renault, que reforça o novo posicionamento no país.

Iniciado pelo Kardian, os planos da marca passam por oferecer modelos mais refinados e pensados para os mercados da região. No caso do Boreal, trata-se do carro mais tecnológico e sofisticado já feito em São José dos Pinhais (PR). Ele estreia em três versões, Evolution (R$ 179.990), Techno (R$ 199.990) e Iconic (R$ 214.990), posicionado contra Toyota Corolla Cross, Jeep Compass, VW Taos e, por que não, os chineses GWM Haval H6 e BYD Song Pro e Song Plus. Testamos a versão topo de linha do SUV, a Iconic.

As inovações do Boreal começam pelo design, um dos pontos-chave para o segmento, com temática triangular. Na dianteira, a iluminação full-led é distribuída em diversos pontos, com formatos irregulares, como assinatura visual. Os faróis principais são automáticos (para facho baixo e alto), e há ainda os faróis de neblina na base do para-choque. A traseira repete as linhas, mas tem lanternas horizontais e estreitas, e um para-choque pronunciado. De lado, o SUV traz vincos até nos apliques plásticos acima das

ines249

caixas de roda, e na coluna traseira, que recebe uma peça prateada com baixo-relevo. As maçanetas das portas traseiras ficam camufladas nas colunas, e as rodas são de 19” na versão topo de linha. Nas inferiores são 18”.

Mas, além de um visual atraente e moderno, com claras inspirações nos europeus Symbioz, Austral e Rafale, e o conceito Niagara, o Boreal também chama a atenção pelo porte. São 4,56 m de comprimento, 1,65 m de altura e 2,70 m de entre-eixos. Ou seja, são 16 cm a mais no comprimento e 6 cm no entre-eixos em relação ao Jeep Compass, maior rival declarado. O espaço interno de ambos é parecido, com boa acomodação de dois adultos de estatura média, na traseira, e um túnel central que restringe o espaço para as pernas de um eventual terceiro ocupante. Há saídas de ar traseiras. E o porta-malas se sobressai: são 522 l, contra 410 l no Compass.

Por dentro, o Boreal mostra cuidado e refinamento acima da concorrência, com uso de materiais emborrachados, revestimentos sintéticos no painel e nas portas, além de variações de brilhos e texturas por todos os cantos. Há ainda luzes ambiente com 48 opções de cores, que exibem desenhos formados no painel à frente do passageiro. Os bancos têm costuras centrais onduladas e são sempre em um discreto e bonito tom de azul na versão Iconic, assim como as faixas centrais de painel e portas. Na dianteira, os bancos são elétricos com memória e massagem para o motorista, mas o sistema massageador precisa de aprimoramentos. As bolsas infláveis empurram demais o corpo e têm limitações de alcance, com apenas três níveis de altura. Poderia ser mais sutil e localizado, provavelmente com uma quantidade maior de bolsas. O mesmo vale para o ajuste elétrico de lombar, mas este pode ser menos inflado.

Entre os itens de série, o Boreal Iconic vem com ar digital bizona, console central refrigerado, carregador de celulares por indução, freio de estacionamento eletrônico, teto solar panorâmico, som Harman Kardon com dez alto-falantes, porta-malas elétrico, câmera 360º e assistente de estacionamento semiautônomo. E inclui ainda sensores de estacionamento dianteiros, laterais e traseiros, alertas de pontos cegos e de tráfego cruzado traseiro, assistente de permanência em faixa, ACC, frenagem automática de emergência, sensor de fadiga e leitura de placas de velocidade. É um pacote bastante recheado, mas não acaba por aí. O quadro de instrumentos tem 10” e layout moderno, com diversas visualizações e espelhamento de mapa do smartphone. A multimídia tem 10”, Android Auto e Apple CarPlay sem fio, layout atraente e alta qualidade de imagem. Ela tem ainda o sistema Google nativo.

NADA LITERAL O Boreal é a prova de que nem sempre a ficha técnica é soberana. Ele é equipado com motor 1.3 turbo de 156/163 cv (gasolina/etanol) e 27,5 kgfm do Duster, consideravelmente menos do que os 176 cv do 1.3 turbo que equipa o Compass e os 175 cv do 2.0 aspirado do Corolla Cross. Em nossos testes, entretanto, feitos com gasolina (ou seja, com 156 cv), ele foi de 0 a 100 km/h em 9,7 segundos – ou seja, apenas 0,3 s mais lento do que o Compass e 0,6 s mais rápido do que o Corolla Cross. Ele ainda vence os rivais em todas as retomadas. A explicação para isso é clara: enquanto o Compass usa um câmbio automático convencional e o Corolla Cross, um CVT, o Boreal tem um de dupla embreagem de seis marchas (de caixa úmida), com trocas rápidas, certeiras e suaves.

BOREAL
QUATRO RODAS

Boreal é maior que o Compass e tem desenho refinado e moderno

ines249

Interior é sofisticado e tem revestimentos em azul na versão Iconic

Bancos dianteiros têm ajustes elétricos. Na traseira, há bom espaço e saídas de ar-condicionado. No porta-malas cabem 522 l. Teto solar é de série na versão Iconic

O Boreal é um SUV médio, com agilidade e pegada de compacto. As respostas do câmbio e do acelerador podem variar bastante de acordo com os modos de condução, que são: Eco, Sport, Comfort, Perso (personalizável) e Smart (que se adapta ao tipo de condução do momento). No modo Eco, onde as trocas precoces de marcha privilegiam o consumo, as médias obtidas em nosso teste (com gasolina) foram de 10,5 km/l na cidade e 12,9 km/l na estrada. Perto dos 10,5 km/l e 13,6 km/l, respectivamente, do Compass.

Mas o Boreal vai mais uma vez além da ficha técnica e surpreende na condução, sendo o SUV médio mais firme à venda no Brasil. E isso, acredite, é bom. O modelo tem um ajuste mais rígido da suspensão, que reduz (ou até exclui) balanços exagerados e rolagens da carroceria, e dá ótima estabilidade em curvas e velocidades mais altas. Isso mesmo que a suspensão traseira seja eixo de torção, enquanto o Compass conta com o eficiente multilink. Não pense, porém, que esse comportamento resulta em desconforto. O Renault passa com firmeza por irregularidades do solo, mas sem incomodar quem está a bordo. Em pequenos buracos e emendas do asfalto, porém, é possível sentir uma pancada um pouco mais seca, reflexo das rodas grandes, de 19". A direção segue a mesma receita, com acerto mais direto.

No conjunto, o Boreal estreia acima da concorrência em estilo, acabamento e equipamentos, e tem uma mecânica muito bem acertada para quem gosta de dirigir. Resta o mercado perceber que a Renault mudou.

TESTE QUATRO RODAS

ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	**9,7 s**
0 a 1.000 m	**30,8 s / 173,8 km/h**
VELOCIDADE MÁXIMA	**180 km/h***
RETOMADAS	
D 40 a 80 km/h	**3,9 s**
D 60 a 100 km/h	**4,9 s**
D 80 a 120 km/h	**6,3 s**
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	**14,2/26/60,9 m**
CONSUMO	
Urbano	**10,5 km/l**
Rodoviário	**12,9 km/l**
RUÍDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	**44,1/55,8 dBA**
80/120 km/h	**65,7/70,6 dBA**
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	**98 km/h**
Rotação do motor a 100 km/h	**2.500 rpm**
Volante	**2,5 voltas**
SEU BOLSO	
Preço básico	**R$ 214.990**
Garantia	**3 anos**

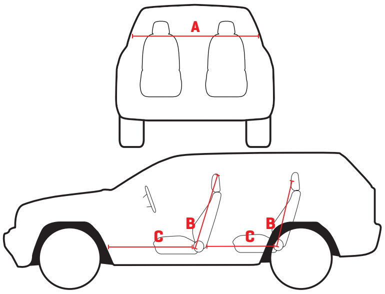
CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m; temp., 21 °C; umid. relat., 49%; press., 770 mmHg. Realizado no ZF Campo de Provas

*Dado de fábrica

FICHA TÉCNICA

Motor: flex, diant. 4 cil., turbo, 1.333 cm^3, 156/163 cv (g/e) a 5.250 rpm, 27,5 kgfm a 2.000 rpm **Câmbio:** aut., dupla embreagem, 6 m **Direção:** elétrica; diâm. de giro, 11 m **Suspensão:** duplo A (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** disco ventilado **Pneus:** 205/55 R19 **Dimensões:** compr., 455,6 cm; larg., 208,2 cm; alt., 165 cm; entre-eixos, 270,2 cm; peso, 1.438 kg; porta-malas, 522 litros; tanque de combustível, 50 litros

ERGONOMIA



A: 153 cm (diant.) / 147 cm (tras.) **B:** 95,5 cm (diant.) / 96 cm (tras.) **C:** 97 cm (diant.) / 98 cm (tras.)

VEREDICTO

O Renault Boreal conquista por visual, tecnologia, dirigibilidade e espaço, com destaque para o porta-malas. E custa o mesmo que SUVs compactos completos.

★★★★☆

ines249

QUATRO RODAS

Novo WR-V tem capô elevado e reto, bem diferente da primeira geração

MAIOR BARATO

O Honda WR-V está de volta, agora na forma de um SUV maior e mais barato que um HR-V sem ser avarento com os equipamentos. Como isso é possível? Veja aqui

POR **HENRIQUE RODRIGUEZ** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

O segmento de SUVs compactos pode parecer uma competição de qual carro tem mais leds, mais potência, central multimídia maior e o maior número de equipamentos exclusivos. Existe, porém, um público que não se importa com isso: é o comprador racional que busca um carro espaçoso, honesto e confiável, sem exageros, mas com equipamentos de segurança e conforto. A segunda geração do Honda WR-V, diferentemente da primeira, foi feita sob medida para esse púplico.

A primeira geração do WR-V era uma derivação aventureira do Honda Fit (ou Jazz), uma espécie de SUV subcompacto, quando essa categoria de carros não existia no Brasil. Seu nome veio de um projeto que nasceu na Índia (chamado Elevate) para ser um SUV acessível, abaixo do HR-V (ou Vezel). Os indianos têm talento para reduzir os custos de produção.

ines249

A barra que interliga as lanternas não é iluminada. Setas não são de led

Talvez por isso o novo WR-V seja mais espaçoso e bem mais barato que o irmão mais caro HR-V. O novo WR-V, que chega este mês ao mercado brasileiro, produzido na fábrica da Honda em Itirapina (SP), custa R$ 144.900, na versão de entrada EX, enquanto o HR-V sai por R$ 163.200 – R$ 18.210 mais caro, na mesma configuração EX. Ambos usam a mesma mecânica e a diferença de equipamentos é pequena. E o estreante tem seis anos de garantia – um ano a mais.

O WR-V EX tem faróis full-led, rodas aro 17” diamantadas, chave presencial, ar-condicionado digital, central multimídia de 10” (2” maior que a do HR-V) com conectividade sem fio para Android Auto e Apple CarPlay, quadro de instrumentos parcialmente digital e o Honda Sensing, que é como a Honda chama seu pacote de assistências autônomas, com assistente de permanência em faixa, frenagem de emergência e piloto automático adaptativo (ACC), mas sem função stop & go, útil em congestionamentos.

Imediatamente acima está o WR-V EXL, por R$ 149.900, mostrado aqui. O que ele tem a mais são os faróis de neblina (de led), as barras longitudinais no teto, bancos revestidos com imitação de couro, carregador por indução para smartphones e app para monitoramento remoto, o myHonda Connect. Um detalhe importante: só tem quatro alto-falantes e nenhum tweeter, assim como o HR-V EX.

O pacote de equipamentos é bom. Na comparação com o HR-V mais barato, o WR-V fica devendo o freio de estacionamento eletrônico (que está vinculado ao freio a disco traseiro e o WR-V usa sistema a tambor), o modo de funcionamento Econ, função um toque em todas as portas (só tem para o motorista) e as tomadas USB traseiras, sendo que no HR-V todas são tipo C e no WR-V as duas dianteiras são do antigo tipo A, para recargas mais lentas. Pelo menos as saídas de ar traseiras estão garantidas, uma vantagem frente aos rivais Chevrolet Tracker e Nissan Kicks.

O padrão da cabine do WR-V está mais próximo dos City. Traz saídas de ar comuns e não tem partes com revestimento macio no painel, ajuste de altura nos cintos e iluminação no espelho do quebra-sol do carona. E o porta-luvas despenca quando aberto.

Uma ausência importante: o WR-V não vem com Magic Seats, os bancos traseiros rebatíveis e dobráveis, para ampliar a capacidade do porta-malas, solução do Fit que foi passada ao City e ao HR-V. Para isso, o tanque de combustível desses outros carros fica sob os bancos dianteiros e o WR-V tem o tanque sob o banco traseiro.

O que o novo WR-V faz é oferecer espaço abundante puro e simples. Tem

ines249

Esta central de 10" é inédita, mas o volante equipa também o Honda City

os mesmos 4,32 m de comprimento e 1,79 m de largura de um HR-V, mas os 1,65 m de altura (10 cm a mais) e 2,65 m de entre-eixos (4 cm extras na comparação com o SUV mais caro) fazem muita diferença, especialmente no banco traseiro. O assoalho não é plano, pois afundaram o piso para os passageiros de trás ficarem com os pés em posição mais ergonômica. O grande trunfo, porém, é que tamanho espaço traseiro não compromete o porta-malas, que tem 458 litros, 104 l a mais que um HR-V – é mais que uma mala grande de diferença.

Essa combinação de espaço e equipamentos é bastante singular. Um Citroën Aircross ou um Renault Duster são até maiores, mas o primeiro agora é vendido só com sete lugares (só uma versão para PcD tem cinco lugares) e o segundo custa mais caro (R$ 151.690 na versão Intense Plus CVT). Ambos não contam com sistemas de segurança semiautônomos, mesma falta do Nissan Kicks Play Advance (R$ 150.190). O VW T-Cross 200 TSI até tem esses itens de segurança e os mesmos 2,65 m de entre-eixos, mas custa R$ 155.990. Quem está na faixa de preço do Honda WR-V são modelos menores, como o Renault Kardian e os VW Tera e Nivus.

A mecânica não tem surpresas e isso pode ser uma boa notícia para quem evita os carros turbo. A Honda escalou o conhecido motor 1.5 aspirado com injeção direta para o WR-V, com os 126 cv e 15,8 kgfm de sempre, e câmbio CVT com sete marchas simuladas – comandadas por borboletas nas duas versões do carro.

ANDA COMO TURBO Não subestime o WR-V, pois, em nossa pista, ele se garantiu com uma aceleração de 0 a 100 km/h em 11,4 s, exatamente o mesmo tempo conseguido pelo VW T-Cross 1.0 TSI ou apenas 0,2 s mais lento que um Nivus. O HR-V precisa de 11,8 s pra cumprir a mesma prova (assim como o Nivus, pode-se dizer que estão tecnicamente empatados). Mas o HR-V é mais pesado que o irmão; 1.305 kg contra 1.278 kg, e essa diferença de peso deve estar toda no isolamento acústico, uma vez que o HR-V é mais silencioso nas arrancadas. O WR-V é tão ruidoso quanto outro irmão, o City, que não é referência no assunto.

O empate técnico, agora com a compreensível ligeira vantagem do HR-V, que foi mais lento, se dá no consumo. No teste, com gasolina, o WR-V fez 12,1 km/h em ciclo urbano e 14 km/l em ciclo rodoviário, enquanto o HR-V obteve as médias de 12,7 km/l e 14,4 km/l, respectivamente. Sempre com gasolina. Nas frenagens, uma surpresa: o WR-V, com seus tambores traseiros, conseguiu parar mais cedo que o HR-V entre 50 cm e 1 metro, nas três medições.

Naquilo que não se traduz em números, o Honda WR-V também vai bem. Faz jus ao lado racional com um rodar confortável bastante coerente com sua proposta, porque ao mesmo tempo que sua suspensão não bate seco ao passar mais rápido em uma lombada e faz questão de filtrar bem os paralelepípedos e ondulações, deixa o carro bastante equilibrado nas curvas. A direção tem bom peso, mas é desmultiplicada a ponto de dar 3,5 voltas de batente a batente (uma a mais que os outros Honda compactos).

O WR-V é um carro para quem quer comprar um Honda, mas ainda não exige um acabamento macio no painel e não se importa em puxar a alavanca do freio de estacionamento. O design do WR-V é mais abrutalhado, também, mas a conta entre o que entrega e o tanto que se cobra compensa seu lado simplório.

ines249

Lanternas ocupam as extremidades, na traseira. Faróis são full-led

Rack é exclusivo da versão EXL. Rodas aro 17 diamantadas são de série

Só há duas portas USB-A e na dianteira, pois atrás só tem outra tomada de 12 V

O WR-V é 10 cm mais alto que um HR-V

SUV consegue conciliar o amplo espaço interno dianteiro e traseiro com o porta-malas de 458 litros. O motor 1.5 com injeção direta é velho conhecido nos Honda

TESTE QUATRO RODAS

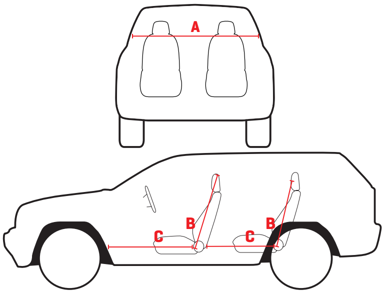
ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	**11,4 s**
0 a 1.000 m	**33,2 s / 155 km/h**
VELOCIDADE MÁXIMA	**n/d**
RETOMADAS	
D 40 a 80 km/h	**5,3 s**
D 60 a 100 km/h	**6,4 s**
D 80 a 120 km/h	**8,6 s**
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	**12,9/23/51,5 m**
CONSUMO	
Urbano	**12,1 km/l**
Rodoviário	**14 km/l**
RUÍDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	**41/64 dBA**
80/120 km/h	**59,3/65,9 dBA**
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	**96 km/h**
Rotação do motor a 100 km/h	**2.000 rpm**
Volante	**3,5 voltas**
SEU BOLSO	
Preço básico	**R$ 144.900**
Garantia	**6 anos**

CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m; temp., 18 °C; umid. relat., 66%; press., 768 mmHg. Realizado no ZF Campo de Provas

FICHA TÉCNICA

Motor: flex, diant. 4 cil., 16 V, asp., 1.498 cm³, 126 cv (g/e) a 6.200 rpm, 15,8/15,5 kgfm a 4.600 rpm (g/e) **Câmbio:** CVT, 7 marchas simuladas, tração diant. **Direção:** elétrica **Suspensão:** duplo A (diant.), eixo de torção (tras.) **Freios:** disco vent. (diant.), tambor (tras.) **Pneus:** 215/55 R17 **Dimensões:** compr., 432,5 cm; larg., 179 cm; alt., 165 cm; entre-eixos, 265 cm; peso, 1.278 kg; porta-malas, 458 l; tanque, 44 l

ERGONOMIA



A: 145,5 cm (diant.) / 144 cm (tras.) **B:** 99 cm (diant.) / 100 cm (tras.) **C:** 94 cm (diant.) / 102 cm (tras.)

VEREDICTO

O Honda WR-V surpreende por ter, realmente, algo a acrescentar em um segmento tão disputado. Ele não ficará ofuscado pelos leds e pelas telas grandes dos rivais, pois seus valores são outros.

★★★★

ines249

NOTA DE CORTE

BYD Song Pro, GWM Haval H6, GAC GS4 e Kia Niro se enfrentam em um comparativo para definir qual deles é o melhor SUV híbrido de até R$ 200.000

POR **GUILHERME FONTANA** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

ines249

HAVAL
QUATRO RODAS
BYD
QUATRO RODAS

Chineses dominam o segmento. Na foto, a exceção é o Kia, que é coreano

A faixa dos R$ 200.000 tornou-se curinga no mercado brasileiro. Nela, é possível encontrar sedãs médios, SUVs compactos, SUVs médios, carros a combustão, carros elétricos, picapes intermediárias e picapes médias (ufa!). Mas nenhum desses segmentos tem sido tão disputado quanto o dos SUVs híbridos, que ganha cada vez mais integrantes e adeptos. Assim, reunimos todos os modelos com tração híbrida (sem considerar híbridos leves, os chamados MHEV) até os R$ 200.000.

Com dominância chinesa, participaram do comparativo o GWM Haval H6 One, versão de entrada do híbrido mais vendido do país, que custa R$ 199.000; o BYD Song Pro (único híbrido plug-in da disputa) em sua versão mais cara, a GS, que sai por R$ 199.990; o novato GAC GS4, que parte de R$ 191.990 na versão considerada, a de entrada Premium (para teste e fotos, porém, a marca só dispunha da mais cara, Elite, de R$ 209.990); e, por fim, o Kia Niro, coreano raramente lembrado no mercado e que sai por R$ 194.990 na configuração EX, a mais barata (a Kia disponibilizou a mais cara para testes, a SX Prestige, de R$ 219.990).

O Toyota Corolla Cross não foi convocado por custar R$ 219.890, ou seja, acima da nota de corte. Já o Omoda 5 HEV, lançamento da vez para o segmento, ficou de fora por conta de um incidente que inviabilizou sua participação (*veja o destaque no final deste comparativo*). Por fim: com até R$ 200.000 no bolso, qual destes SUVs híbridos é o melhor?

ines249

Kia Niro tem estilo e personalidade, mas é o de menor porte diante dos chineses

Interior tem capricho e boa ergonomia

Posição de dirigir agrada no dia a dia

Espaço traseiro é bom para levar dois

Porta-malas é o menor do comparativo

4º KIA NIRO EX

O Kia Niro é o dono da melhor dirigibilidade deste comparativo. Os ajustes diretos da direção e firmes da suspensão dão a ele uma tocada quase alemã, com prazer ao dirigir e ótima estabilidade – e nada disso prejudica o conforto urbano. Por outro lado, a motorização é a mais modesta, combinando um motor 1.6 aspirado a um elétrico, somando 141 cv e 27 kgfm. São bons números, que o levam de 0 a 100 km/h em 11,5 s, suficiente para a proposta, com boas saídas e retomadas, em especial pelo trabalho do câmbio de dupla embreagem, mas que fica atrás dos rivais. Outro porém reside nos modos de condução, apenas econômico ou esportivo. Falta um intermediário.

O sistema híbrido é o mais eficiente, com boa e constante atuação solo do motor elétrico, mesmo que alimentado por uma pequena bateria de 1,6 kWh. As recargas via motor a combustão (que tem baixos níveis de ruído em tração ou recarga), ou desacelerações e frenagens, também mostram eficiência. Esse rendimento dá ao Niro o melhor consumo do comparativo: 21,7 km/l na cidade e 20,2 km/l na estrada.

Porém, nenhum dos aspectos citados até agora é responsável por deixar o Niro em último lugar. O problema está na versão elegível para este comparativo, a configuração de entrada EX (R$ 194.990), abaixo da SX Prestige (R$ 219.990) das imagens, a única disponível para testes. Mais simples, o Niro EX perde diversos itens. Não há, por exemplo, ACC e alertas de pontos cegos. Ele também não tem carregador de celulares por indução, head-up display, porta-malas elétrico, luz ambiente, teto solar e bancos ventilados. Traz apenas câmera e sensores traseiros, e seus faróis são halógenos. Ok. Ele mantém frenagem de emergência, banco do motorista elétrico, ar digital bizona, faróis altos automáticos, quadro de instrumentos e multimídia de 10,25", detector de fadiga e permanência em faixa. É ainda o único com sete airbags.

Mas também pesa seu maior tempo de mercado (ele chegou ao Brasil em 2021 e as atuais unidades são 24/25). E o espaço interno, embora leve muito bem ocupantes de média estatura no banco traseiro e tenha saídas de ar, é o menor da turma, especialmente no porta-malas, com 425 l.

ines249

Rodas do GS4 Elite são de 19”; no Premium, são de 18” com pintura cinza

3º GAC GS4 PREMIUM

O GAC GS4 tem grandes virtudes em sua versão topo de linha Elite (R$ 209.990), que aparece nas imagens. Porém, para ficar abaixo dos R$ 200.000, precisamos considerar a versão mais barata, a Premium (R$ 191.990). E ela o coloca em terceiro lugar no comparativo.

Entre as baixas, estão retrovisores com rebatimento elétrico e desembaçador, porta-malas com abertura elétrica, teto solar, banco do passageiro elétrico, carregador por indução, dois alto-falantes (de seis para quatro), head-up display, aviso de cintos traseiros não afivelados, câmera 360° (fica apenas a traseira), além de alertas de abertura de porta, tráfego cruzado traseiro e de pontos cegos. O quadro de instrumentos tem 7” e o ar é digital, mas de uma zona, enquanto a multimídia tem 10,1”, mas sistema instável e layout antiquado. Ele mantém ACC, assistente de faixa, frenagem de emergência, bancos dianteiros ventilados, banco do motorista elétrico, seis airbags e faróis full-led com facho alto automáticos. Nas duas versões, o SUV esquece do limpador do vidro traseiro, que faz bastante falta em dias chuvosos.

No interior, há boa qualidade e capricho no acabamento, mas peças pontuais, como as maçanetas e uma alavanca de mudança de temperatura do ar-condicionado, demonstram fragilidade. Além disso, o excesso de elementos redondos e de texturas não parecem necessários. No espaço, ele vai muito bem. Pessoas de estatura grande viajam atrás sem aperto e, para melhorar, o assoalho é plano e há saídas de ar. O porta-malas é o maior da disputa: 638 litros.

Ele combina um motor 2.0 a outro elétrico, que somam 235 cv e fazem com que ele vá de 0 a 100 km/h em bons 8,5 s. O SUV vai bem nas acelerações, especialmente pela ajuda do motor elétrico, que, sozinho, tem 182 cv e 30,6 kgfm. Porém, o motor a combustão é ruidoso em acelerações e quando está recarregando a bateria, de 2,1 kWh. No consumo, as médias foram de 14,6 km/l na cidade e 12,7 km/l, as piores do comparativo.

A dirigibilidade do GS4 encaixa no gosto do brasileiro, com uma suspensão bem calibrada e confortável, entre a maciez do BYD e a firmeza do GWM. A direção é direta e faz esquecer as grandes dimensões do SUV.

Bom acabamento, mas pode melhorar

Há muito espaço mesmo para objetos

Há apenas um USB tipo-A na traseira

Porta-malas é o destaque do GAC GS4

ines249

Única novidade visual da linha 2026 é a opção da cor preta, que cai bem

Interior conquista por visual e capricho

Banco do motorista apoia bem o corpo

Encosto traseiro tem ajustes de ângulo

Porta-malas é elétrico e tem 520 litros

2º BYD SONG PRO GS

Recém-chegado à linha 2026, o Song Pro é o único representado por sua versão mais cara (neste caso, a GS, de R$ 199.990) e o único de conjunto híbrido plug-in, ou seja, que pode (ou deve) ser recarregado por redes elétricas externas. Mas isso dá a ele prós e contras.

Ele combina um motor 1.5 aspirado a outro elétrico, somando 235 cv, e a bateria tem 18,3 kWh. Com ela cheia, o desempenho do SUV é bom especialmente pelo motor elétrico, que, sozinho, tem 197 cv e 30,6 kgfm – e é ele quem manda na maior parte do tempo. Em nossos testes, ele levou 8,5 s de 0 a 100 km/h. Além disso, o consumo atinge seu ápice, já que a autonomia elétrica prometida é de 62 km, mas passa disso na prática. A depender da rotina, é possível rodar dias sem gastar nada de gasolina. Mas, para que isso aconteça, a bateria precisa ser recarregada em redes externas (lentas, de até 6,6 kW) ou pelo motor a combustão, que funciona como um gerador – e gasta gasolina.

Já com a bateria em baixa carga, quem mandará é o motor a combustão, de 98 cv e 12,5 kgfm. Por isso, com as missões de tracionar as rodas e gerar energia para a bateria simultaneamente, para manter uma carga mínima, seu desempenho será reduzido. O consumo nesta situação, em nossos testes, foi de 15,7 km/l na cidade e 14,8 km/l na estrada. Ainda em movimento, o Song Plus se volta ao conforto, com maciez nas absorções, mas sem criar balanços exagerados. A direção é leve, também com foco em conforto e condução urbana.

A lista de itens do Song Pro GS é menor do que no Haval, com ar digital bizona, quadro de instrumentos de 8,8", multimídia de 12,8" com Android Auto e Apple CarPlay sem fio, câmeras 360°, sensores dianteiros e traseiros, porta-malas elétrico, ACC, alertas de pontos cegos, frenagem de emergência, assistência de faixa e leitura de placas de velocidade. Apenas o banco do motorista tem ajustes elétricos. Ainda no interior, ele conquista pelo ótimo acabamento. Há menos espaço do que em Haval e GS4, mas ainda sobra, inclusive no porta-malas, de 520 litros. Pesa contra o BYD a apresentação precoce de uma reestilização programada para 2026, com direito a motor flex. O modelo atual envelhecerá rápido.

ines249

Versão de entrada do H6 é a única a manter as lanternas vermelhas antigas

1º GWM HAVAL H6 ONE

A já clássica disputa entre GWM e BYD não deixou de acontecer por aqui, e os SUVs decidiram nos detalhes o título de campeão, que ficou para o GWM Haval H6 One.

Mesmo sendo uma versão de entrada, o modelo tem uma lista de equipamentos mais robusta do que a do Song Pro. Entre os diferenciais estão bancos dianteiros elétricos e com ventilação, head-up display, oito alto-falantes (contra seis), quadro de instrumentos de 10,25"e rodas de 19". No entanto, há alerta de colisão apenas na dianteira. A central multimídia tem 12,3", Android Auto e Apple CarPlay sem fio, além de câmera 360°, ar digital bizona, carregador por indução e faróis e lanternas full-led. Há ainda ACC, frenagem automática de emergência, alertas de pontos cegos, assistente de permanência em faixa, leitura de placas e faróis altos automáticos.

Ele também ganha no espaço, com possibilidade de acomodar três pessoas no banco traseiro sem aperto. O porta-malas, de 560 litros, é o segundo maior do comparativo.

Por outro lado, embora use materiais emborrachados e revestimentos sintéticos no painel, o híbrido mais vendido do país tem acabamento com aspecto mais simples. O console em preto brilhante e com botões grandes carece de mais refinamento.

Na mecânica, o H6 One combina um motor 1.5 turbo a um elétrico, somando 243 cv e 54 kgfm. O conjunto dá a ele um ótimo desempenho, especialmente pela combinação dos impulsos do turbo e do motor elétrico – nos nossos testes, ele foi de 0 a 100 km/h em 8,8 s. Seu sistema híbrido é eficiente, com atuação majoritariamente do motor elétrico em velocidades urbanas (até 70 km/h). Além disso, mesmo com a carga da bateria (de 1,6 kWh) baixa, o SUV não perde fôlego graças ao turbo. O resultado é o baixo consumo de 16,5 km/l na cidade e 12,7 km/l na estrada.

Por fim, sua dirigibilidade aposta em mais robustez para agradar ao brasileiro, com suspensão de acerto mais firme, que reduz inclinações e rolagens da carroceria, e direção direta, que faz com que o grande SUV pareça ser menor e mais leve do que realmente é – embora o volante grande demais e com aro fino incomode na condução e os olhos.

Interior é o mais "limpo" do segmento

SUV tem posição de dirigir mais elevada

Haval H6 está entre os mais espaçosos

Há bastante espaço para bagagens

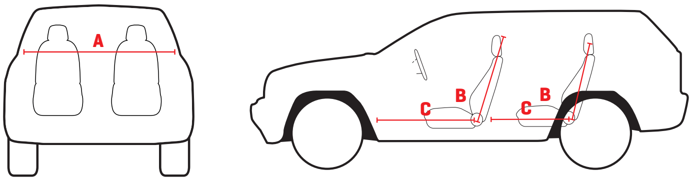
ines249

	HAVAL H6	SONG PRO	GS4	NIRO
ACELERAÇÃO				
0 a 100 km/h	8,8 s	8,5 s	8,5 s	11,5 s
0 a 1.000 m	30,2 s - 165,7 km/h	29,3 s - 177,7 km/h	30,6 s - 161,7 km/h	32,9 s - 159 km/h
VELOCIDADE MÁXIMA*	175 km/h	170 km/h	n/d	n/d
RETOMADAS				
D 40 a 80 km/h	4,8 s	4,1 s	3,6 s	5,7 s
D 60 a 100 km/h	5,6 s	4,5 s	5 s	7,5 s
D 80 a 120 km/h	7,1 s	6 s	6,4 s	9,1 s
FRENAGENS				
60/80/120 km/h a 0	15,8/27,8/63,5 m	15,8/27,9/64 m	14,4/25,9/59 m	13,5/24,1/54,2 m
CONSUMO				
Urbano	16,5 km/l	15,7 km/l	14,6 km/l	21,7 km/l
Rodoviário	12,7 km/l	14,8 km/l	12,7 km/l	20,2 km/l
RUÍDO INTERNO				
Neutro/RPM máx.	47,2/- dBA	42,3/- dBA	42,7/- dBA	45,2/66,7 dBA
80/120 km/h	62,5/68,7 dBA	62,3/72,5 dBA	59,6/66,1 dBA	62,5/69,8 dBA
AFERIÇÃO				
Velocidade real a 100 km/h	96 km/h	97 km/h	98 km/h	98 km/h
Rotação do motor a 100 km/h em 5ª marcha	2.100 rpm	-	1.900 rpm	1.900 rpm
SEU BOLSO				
Preço	R$ 199.000	R$ 199.990	R$ 191.990	R$ 194.990
Garantia	5 anos	6 anos	5 anos	5 anos
Concessionárias	104	190	50	130

*Dados de fábrica

CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m; temp., 26,5/18/31/29°C; umid. relat., 61/59/55/49,5%; press., 759/767/761/758 mmHg

ESPAÇO INTERNO



HAVAL H6
A: 162 cm (diant.) / 157 cm (tras.)
B: 98,5 cm (diant.) / 98 cm (tras.)
C: 102 cm (diant.) / 96 cm (tras.)

SONG PRO
A: 153,5 cm (diant.) / 150 cm (tras.)
B: 99,5 cm (diant.) / 100 cm (tras.)
C: 98,5 cm (diant.) / 98 cm (tras.)

GS4
A: 157 cm (diant.) / 158 cm (tras.)
B: 97 cm (diant.) / 96 cm (tras.)
C: 100 cm (diant.) / 100 cm (tras.)

NIRO
A: 151 cm (diant.) / 149,5 cm (tras.)
B: 94,5 cm (diant.) / 99 cm (tras.)
C: 99 cm (diant.) / 97 cm (tras.)

SEM EXPLICAÇÃO

OMODA
C5 HEV
Countries Marathon
BRAZIL

A fábrica enviou outra unidade, mas não chegou a tempo de entrar na edição

Por motivos ainda desconhecidos, o Omoda 5 HEV de teste apresentou problemas e se envolveu em um acidente

Estava tudo certo para que o comparativo tivesse cinco participantes, entre eles o Omoda 5 HEV, o mais novo da turma e com um preço promissor. Segundo a marca, ele custará menos de R$ 170.000 (o preço oficial não foi revelado). Porém, um acidente tirou o modelo chinês da disputa.

Retiramos o carro em uma segunda-feira, quando o piloto de testes de QUATRO RODAS, Leonardo Barboza, notou chicotes aparentes na cabine,

ines249

FICHA TÉCNICA

GWM HAVAL H6

Motor: gasolina, diant., 4 cil., 16V, turbo, 1.499 cm³, potência e torque n/d; elétrico, potência e torque n/d; combinados, 243 cv, 54 kgfm **Bateria:** 1,6 kWh **Câmbio:** aut., 2 marchas, tração dianteira **Suspensão:** McPherson (diant.), multilink (tras.) **Freios:** disco ventilado (diant.), sólido (tras.) **Pneus:** 235/55 R19 **Dimensões:** compr., 468,3 cm; larg., 188,6 cm; alt., 173 cm; entre-eixos, 273,8 cm; peso, 1.699 kg; tanque, 60 litros; porta-malas, 560 litros

BYD SONG PRO

Motor: gas., diant., 4 cil., 16V, 1.498 cm³, 98 cv a 6.000 rpm, 12,5 kgfm a 4.500 rpm; elétrico, 197 cv, 30,6 kgfm; combinados, 235 cv **Bateria:** 18,3 kWh, recarga máx. 6,6 kW (AC) **Câmbio:** aut., e-CVT, tração diant. **Suspensão:** McPherson (diant.), multilink (tras.) **Freios:** disco ventilado (diant.), sólido (tras.) **Pneus:** 225/60 R18 **Dimensões:** compr., 473,8 cm; larg., 186 cm; alt., 171 cm; entre-eixos, 271,2 cm; peso, 1.735 kg; tanque, 52 litros; porta-malas, 520 litros

Motor: gas., diant., 4 cil., 16V, 1.999 cm³, 140 cv a 6.000 rpm, 18,4 kgfm a 4.500 rpm; elétrico, 182 cv, 30,6 kgfm; combinados, 235 cv **Bateria:** íons de lítio, 2,1 kWh **Câmbio:** aut., 2 m., tração diant. **Suspensão:** McPherson (diant.), multilink (tras.) **Freios:** disco vent. (diant.), sólido (tras.) **Pneus:** 235/60 R18 **Dimensões:** compr., 448 cm; larg., 190,1 cm; alt., 166 cm; entre-eixos, 275 cm; peso, 1.673 kg; tanque, 50 litros; porta-malas, 638 litros

Motor: gas., diant., 4 cil., 16V, 1.589 cm³, 105 cv a 5.700 rpm, 14,7 kgfm a 4.000 rpm; elétrico, 43 cv, 17,3 kgfm; comb., 141 cv, 27 kgfm **Bateria:** íons de lítio, 1,6 kWh **Câmbio:** aut., dupla embr., 6 m., tração diant. **Suspensão:** McPherson (diant.), multilink (tras.) **Freios:** disco vent. (diant.), sólido (tras.) **Pneus:** 225/45 R18 **Dimensões:** compr., 442 cm; larg., 182,5 cm; alt., 154,5 cm; entre-eixos, 272 cm; peso, 1.394 kg; tanque, 42 l; porta-malas, 425 litros

VEREDICTO

Bem equipado e com muito espaço, sistema híbrido eficiente e boa dirigibilidade, o Haval H6 One vence, mas não com tanta folga para o BYD Song Pro. GAC GS4 e Kia Niro têm mecânicas bem acertadas, mas perdem o apelo em suas versões de entrada aqui consideradas.

HAVAL H6 ★★★★⯪ **SONG PRO** ★★★★ **GS4** ★★★⯪ **NIRO** ★★★

dois alertas no quadro de instrumentos: um triângulo amarelo, cuja origem não foi possível identificar, e um aviso de airbag desativado.

No mesmo dia, mais tarde, enquanto eu, Guilherme Fontana, dirigia, o modelo apresentou trancos em reduções de velocidade. Também não foi possível entender o motivo, apesar das tentativas de simulação de diversas possíveis situações. No dia seguinte, enquanto ia para nossa pista de testes em Limeira (SP), notei outro comportamento estranho. Na rodovia, a 80 km/h e com pressão estável no acelerador, o carro apresentou pequenas acelerações involuntárias, com acréscimo de 5 a 7 km/h. Em seguida, reduzia novamente. Por fim, em um congestionamento à frente, após algum tempo de anda e para, houve uma leve liberação do fluxo, mas o veículo à frente freou. Eu também freei. O Omoda seguiu acelerando e, sem alerta algum ou assistência dos sistemas de ADAS, e sem resposta dos freios, bateu com força no outro carro. A desaceleração abrupta poderia ter acionado os airbags, mas eles estavam desativados. Bati as costelas no volante e o joelho direito no painel. Ganhei um hematoma. Mas exames não apontaram gravidade, apenas lesões superficiais.

Em conversa posterior com o proprietário do modelo atingido, um GWM Haval H6, ele informou que estava observando o Omoda 5 havia algum tempo. "Eu gostei do carro e fiquei olhando, vi que estava em uma condução tranquila", disse. Porém, ele também relatou que viu pelo retrovisor a aproximação repentina antes da colisão. O Omoda foi rebocado e passa por análise da montadora, que, em testes prévios, disse não ter encontrado nenhuma anormalidade, mas prometeu investigações mais profundas. A marca disponibilizou outra unidade uma semana após o acidente, sem tempo para que ele entrasse nesta edição. Até o fechamento, a Omoda não havia identificado o que teria acontecido com o carro de teste para causar o acidente. Vamos aguardar.

ines249

PURA ESSÊNCIA

Novo Audi Q5 estreia com preço competitivo e com a nova geração do motor 2.0 TFSI, que no Brasil dispensa qualquer auxílio da eletricidade, e fica mais potente, chegando a 272 cv

POR **ISADORA CARVALHO** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

A terceira geração do Audi Q5 chega ao Brasil e é o segundo modelo a receber a nova plataforma PPC (Premium Platform Combustion), que está associada à mais recente arquitetura eletrônica, também presente no A5. Trata-se de uma plataforma que na Alemanha sempre recebe algum tipo de eletrificação, mas no Brasil a Audi resolveu seguir um caminho diferente e focar apenas nos motores a combustão.

O novo Q5 estreia em duas carrocerias, tradicional e Sportback, e em única versão, a Advanced quattro. E há ainda a sua configuração mais completa e esportiva, o SQ5. E todos os modelos têm em comum o fato de seus motores não receberem nenhum auxílio da eletricidade.

Enquanto o Q5 em sua versão de entrada na Alemanha traz o 2.0 TFSI de 204 cv/34,7 kgfm com sistema híbrido leve de 48 V, que, por sua vez, oferece torque adicional de até 23,4 kgfm e 24 cv extras. No Brasil a Audi optou por retirar o máximo de potência e torque da nova geração evo5 do motor EA 888 2.0 TFSI. A potência saltou de 265 cv, da geração anterior, para 272 cv, enquanto o torque máximo subiu de 37,7 kgfm para 40,8 kgfm. A motorização é combinada com câmbio automatizado S-Tronic de sete marchas e dupla embreagem, ligado ao sistema de tração integral quattro.

E pelo menos por enquanto não há previsão de adotar o sistema híbrido leve no Brasil e nem mesmo o híbrido plug-in que é previsto para a Europa, com sistema alimentado por bateria de 25,7 kWh, que permitirá autonomia elétrica ligeiramente abaixo de 100 quilômetros e dois níveis de potência: 272 e 367 cv. Lembrando que a segunda geração vendida aqui contava com uma versão híbrida plug-in com 367 cv de potência combinada e 38 km de autonomia elétrica, segundo o Inmetro.

O design do Q5 abraça a nova linguagem visual da Audi, com destaque

ines249

Q5 segue a linguagem visual da marca com faróis afilados e grade avantajada

para a grande grade em formato hexagonal com desenhos em colmeias em seu interior e ainda generosas tomadas de ar verticais, que também têm a função de auxiliar a resfriar o motor. Os faróis são bem afilados na parte superior da dianteira, são full-led e a peça ainda abriga os DRLs, que podem mudar de desenho por meio de um comando na central multimídia.

Na traseira, a barra iluminada que interliga as lanternas remete ao estilo do Q8 e-tron e elas, além de led, incluem as setas dinâmicas.

O porte praticamente se manteve em relação à geração anterior, mas é nítido que o SUV está mais robusto e passa a sensação de ser maior – e ele realmente cresceu 3 cm no comprimento, chegando a 471 cm, com um entre-eixos também generoso, de 282 cm, contribuindo para o melhor espaço interno.

COCKPIT ERGONÔMICO No interior, tudo é novo. A Audi chama a combinação das duas telas voltadas para o motorista de palco digital e elas formam uma espécie de redoma em torno do condutor, proporcionando a sensação de cockpit. O quadro de instrumentos tem 11,9" e a central com tela curva, 14,5", ambas com tecnologia OLED, que além de oferecer imagens mais nítidas evita o ofuscamento da luz do sol. Há uma terceira tela para o passageiro de 10,9", que permite que ele troque a música ou acompanhe o trajeto por meio da projeção do mapa.

A tela curva combinada com o console central elevado privilegia a ergonomia por facilitar a operação de todos os comandos e o visual mais limpo agrada. Até a manopla do câmbio foi substituída por um botão. Também há o head-up display com ajuste do tamanho dos números e com o smartphone pareado. Tanto Android Auto quanto Apple CarPlay espelham o Waze ou Google Maps no quadro de instrumentos, facilitando acompanhar o trajeto.

ines249

Os materiais empregados no acabamento são de excelente qualidade, incluindo couro presente nos bancos, console e painel de portas. E é notável o cuidado com a manufatura e o revestimento macio ou em tom acetinado das peças de plástico do painel.

O espaço interno é suficiente para três passageiros no banco traseiro tanto em largura (152 cm) quanto em acomodação das pernas (96 cm), porém o túnel central extremamente elevado impede que um terceiro ocupante se acomode nesse espaço com o mínimo de conforto. Claramente um SUV idealizado para quatro passageiros e os dois da segunda fileira podem usufruir de duas portas USB (tipo C) e uma zona independente de ar-condicionado com duas saídas.

BOAS IMPRESSÕES Levamos o Q5 na carroceria SUV para a nossa pista e comprovamos que o incremento de potência e torque o deixou mais rápido e ágil nas retomadas em relação ao antecessor. No 0 a 100 km/h o novo Q5 cravou em 6,5 segundos, enquanto o antigo fez em 8 segundos. Nas retomadas, por sua vez, de 60 a 100 km/h, uma das mais utilizadas na rodagem rodoviária, o SUV conseguiu o tempo de 3,8 segundos, contra 4,3 segundos de seu antecessor.

Todo esse vigor e agilidade foi comprovado na convivência com o Q5 tanto na estrada quanto na cidade, e o fato de o máximo de torque ser entregue cedo, aos 1.600 rpm, é o principal motivo disso. O motor é silencioso e seu ruído não chega a invadir a cabine, que é bem protegida por um isolamento acústico competente. Porém, ao selecionar o modo Dynamic, o mais esportivo, é possível notar o motor um pouco mais presente no interior, assim como a direção mais firme e uma mudança na sensibilidade do pedal do acelerador e trocas de marchas mais rápidas da transmissão.

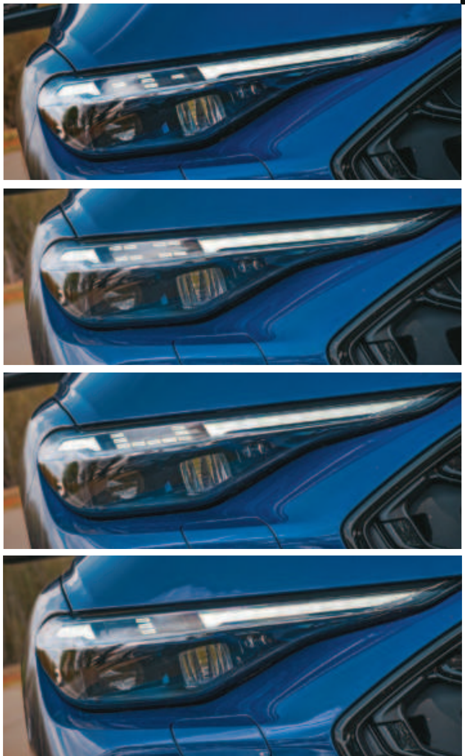
Nas provas de consumo, a falta de assistência de um motor elétrico torna as médias elevadas, com 8,3 km/l na cidade e 10,9 km/l na estrada, números inferiores até mesmo aos da geração anterior. Mas vale destacar que seu principal rival, o recém-lançado BMW X3 30 XDrive MSport, que traz motor 2.0 turbo (258 cv) com sistema híbrido leve de 48 V, no ciclo do Inmetro também, não é um exemplo de economia de combustível, com médias de 9,6 km/l (cidade) e 10,9 km/l (estrada).

O comportamento dinâmico é elogiável e a calibração dos amortecedores privilegia o conforto. Para o Brasil, o Q5 não traz a suspensão com amortecedores eletrônicos, os quais podem variar a distância do solo em 6 cm, dependendo do modo de condução escolhido. Mesmo assim, a altura do solo do SUV foi adequada para atravessar os obstáculos urbanos, como lombadas e valetas.

As tecnologias de assistência ao motorista não foram invasivas e cumpriram bem o seu papel. O Q5 conta com piloto automático adaptativo (ACC), alerta de saída de faixa, assistente de estacionamento automático, frenagem autônoma de emergência, assistente de mudança de faixa e assistente de tráfego transversal dianteiro, além de detector de fadiga.

O Q5 SUV Advanced quattro custa R$ 399.990, um preço competitivo e atrativo diante de um rival como a versão 30 Xdrive do BMW X3, que claramente pode ser considerada como opção pelo mesmo comprador e custa R$ 515.950. Se existe alguma vantagem para o X3, é o fato de ter o sistema híbrido leve de 48 V. A Audi abriu mão desse sistema para o Brasil e se for para garantir um preço mais acessível ela pode ter acertado na decisão.

Lanternas são unidas por uma barra de led. Há quatro desenhos possíveis para os DRLs



ines249

Telas têm tecnologia OLED, que evita ofuscamento. Ar-condicionado é de três zonas e tem duas saídas para segunda fileira

Tela curva e console central elevado envolvem o motorista

Bancos têm apoio lombar e abas laterais que seguram melhor o corpo. Espaço no banco traseiro é generoso. Porta-malas leva 515 litros. Motor 2.0 TFSI rende até 272 cv

TESTE QUATRO RODAS

ACELERAÇÃO	
0 a 100 km/h	**6,5 s**
0 a 1.000 m	**26,9 s / 196,4 km/h**
VELOCIDADE MÁXIMA	**210 km/h***
RETOMADAS	
D 40 a 80 km/h	**3 s**
D 60 a 100 km/h	**3,8 s**
D 80 a 120 km/h	**4,6 s**
FRENAGENS	
60/80/120 km/h a 0	**14,6/24,4/54,9 m**
CONSUMO	
Urbano	**8,3 km/l**
Rodoviário	**10,9 km/l**
RUÍDO INTERNO	
Neutro/RPM máx.	**38,3/58,9 dBA**
80/120 km/h	**60,3/66,8 dBA**
AFERIÇÃO	
Velocidade real a 100 km/h	**98 km/h**
Rotação do motor a 100 km/h	**1.900 rpm**
Volante	**2 voltas**
SEU BOLSO	
Preço básico	**R$ 399.990**
Garantia	**3 anos**

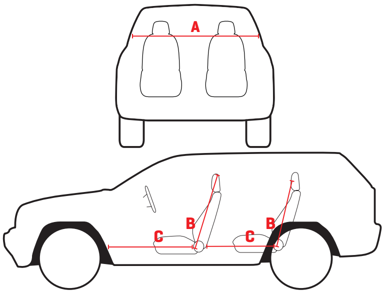
CONDIÇÕES DE TESTE: alt. 660 m; temp., 29,5 °C; umid. relat., 60%; press., 762 mmHg. Realizado no ZF Campo de Provas

*Dado de fábrica

FICHA TÉCNICA

Motor: dianteiro, longitudinal, 4 cil. em linha, 2.0, turbo, 272 cv a 5.000 rpm, 40,8 kgfm a 1.600 rpm **Câmbio:** automatizado, 7 marchas, tração integral **Direção:** elétrica **Suspensão:** duplo A (diant.), multibraços (tras.) **Freios:** disco vent. (diant. e tras.) **Pneus:** 255/45 R20 **Dimensões:** compr., 471 cm, larg., 215 cm, alt., 165 cm, entre-eixos, 282 cm, porta-malas, 515 l; peso, 1.998 kg

ERGONOMIA



A: 158 cm (diant.) / 152 cm (tras.) **B:** 97,5 cm (diant.) / 94 cm (tras.) **C:** 101,5 cm (diant.) / 96 cm (tras.)

VEREDICTO

A terceira geração do Audi Q5 abre mão da eletrificação, mas sem prejudicar o desempenho vigoroso e a dinâmica exemplar. O preço é atrativo frente ao principal concorrente da BMW, o X3.

★★★★

ines249

Será lançado em novembro, com preços entre R$ 130.000 e R$ 150.000

ines249

QUATRO RODAS

NOVIDADE DIFERENTE

Novo Geely EX2 é um hatch elétrico que chega com visual simpático e tração traseira

POR **NICOLAS TAVARES** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

Ainda dando os primeiros passos no Brasil, a Geely tem usado sua parceria com a Renault para estruturar toda a operação. A marca francesa cuidará de todos os aspectos do negócio, aproveitando o seu conhecimento do mercado nacional. Com mais concessionárias abrindo as portas, faltava um carro para fazer barulho. É para isso que o EX2 desembarca no Brasil este mês e, ao que tudo indica, vem com preço competitivo. Até o fechamento desta edição, o valor final não havia sido divulgado. Porém, a empresa aponta para algo a partir de R$ 130.000 para a versão de entrada Pro e abaixo de R$ 150.000 para a configuração topo de linha Max. É uma faixa de preço abrangente, posicionando o EX2 tanto contra os subcompactos, como Kwid E-Tech e Dolphin Mini, quanto os hatches maiores, como Dolphin e Ora 03.

Além do preço, um dos trunfos do modelo está na sua construção. Começa pela plataforma GMA, uma evolução da arquitetura CMA, esta última mais conhecida por aqui por ser a base dos Volvo XC40 e C40. A Geely trabalhou para otimizar o espaço utilizado, de forma que o hatch, que tem 4,13 metros de comprimento e 2,65 m de entre-eixos, fique maior. Para efeito de comparação, o VW Polo tem 4,07 m e 2,56 m, respectivamente. E essa diferença é facilmente percebida. Por fora, as linhas e os cantos arredondados deixam a carroceria mais discreta. Mas, por dentro, o X2 leva quatro pessoas tranquilamente e um quinto ocupante não sofrerá se posicionando no assento central da segunda fileira.

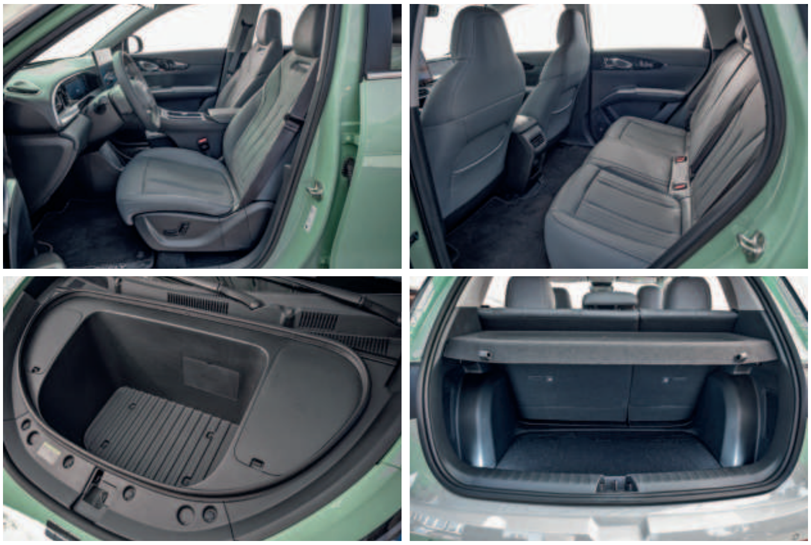
A Geely ainda declara um porta-malas de 375 litros (1.320 l com a segunda fileira rebatida) e um espaço dianteiro sob o capô (apelidado pela marca como "fronta-malas") de 70 litros. A empresa se preocupou tanto com o aproveitamento interno que adotou até uma solução inédita para o porta-luvas: uma gaveta que oferece 10 litros de capacidade.

Dinamicamente, o pequeno EX2 surpreendeu por ser um hatch com tração traseira, com seu motor de 116 cv e 15,3 kgfm posicionado no eixo. Essa escolha, segundo a Geely, foi feita

ines249

GEELY
QUATRO RODAS

Com uma plataforma evoluída e mais bem aproveitada, hatch ganhou espaço interno



O espaço foi um ponto de grande interesse durante o desenvolvimento do EX2, tanto para os passageiros quanto para levar bagagens

Não é comum ver um hatch com saída de ar-condicionado para a segunda fileira

para evitar que as rodas dianteiras destracionem durante as acelerações, algo que acontece não só pelo torque instantâneo como também pelo peso ser transferido para o eixo traseiro, reduzindo a aderência das rodas dianteiras. Assim, a tração traseira reduz o desperdício de energia e o desgaste dos pneus.

A melhor parte para os motoristas é como isso altera o comportamento do hatch, deixando-o muito mais divertido de guiar e transmitindo mais confiança em alta velocidade. De acordo com a Geely, uma aceleração de 0 a 100 km/h leva 10,2 segundos, o que é um bom número para a categoria. Tem mais fôlego no 0 a 50 km/h, acelerando em 3,9 segundos e começa a perder força depois dos 70 km/h. Todavia, a velocidade máxima é limitada a 130 km/h.

Como muitos outros carros chineses que chegaram ao Brasil nos últimos meses, a direção é muito leve. Pode agradar alguns motoristas, mas a Geely poderia colocar um modo Sport que adicionasse mais peso ao volante. Daria mais firmeza no ma-

ines249

A discrição dos equipamentos contrasta com a alegoria da multimídia

Algumas ideias são curiosas, como o porta-malas com gaveta ou o desenho iluminado de Xangai no painel e nas portas

nuseio e confiança ao motorista.

Sob os cuidados da Renault, o compacto passou por outros ajustes que o tornaram mais adaptado ao gosto do brasileiro. É o caso da suspensão, que deixou de ser complacente como em muitos chineses e sem chegar ao fim do curso do amortecedor, com facilidade. Ajuda muito ter uma suspensão traseira do tipo multibraços e uma distribuição de peso 50:50.

A versão escolhida para o Brasil utiliza uma bateria de lítio ferro fosfato (LFP) de 39,4 kWh. Já testado pelo Inmetro, o hatch tem uma autonomia de 289 km e aguenta recargas a até 70 kW de potência, o que seria suficiente para ir de 30 a 80% em 27 minutos. Usando uma tomada de 12 A, o tempo necessário para encher completamente a bateria é de 6,5 horas.

Na parte visual, o EX2 tem mais personalidade do que o EX5 e é bem chamativo, principalmente na cor Verde Pistachio das fotos neste teste. Seu design é anunciado como "amistoso" e inspirado em um sorriso, simpatia que dividiu opiniões em uma rápida enquete na redação.

Existe um minimalismo na cabine no sentido de ter poucos botões, mantendo apenas os essenciais como o ajuste elétrico dos retrovisores laterais e acesso rápido à tela do ar-condicionado. Só que essa simplicidade é quebrada pela existência de uma ilustração dos prédios de Xangai (China) no painel e nas portas, que não só é iluminado como muda de cor caso essa opção esteja ativa. O EX2 vem de série com seis airbags, sensor de estacionamento traseiro, central multimídia de 14,6" com Apple CarPlay sem fio, partida sem botão, câmera de ré, ar-condicionado digital com saída traseira, faróis e lanternas full-led. O Android Auto será adicionado posteriormente via atualização. Na versão topo de linha, o hatch ganha câmera 540º (360º+ 180º com visão aérea do veículo), piloto automático adaptativo, alerta de saída de faixa, frenagem automática de emergência, rodas de liga leve de 16" e banco do motorista com ajuste elétrico.

O conjunto da obra é bem satisfatório. O EX2 é divertido de guiar, entrega muita autonomia, está bem equipado e promete ser bem acessível para o segmento. Comete pequenos erros que não reduzem suas qualidades e tem potencial para tornar a Geely conhecida no Brasil. QR

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 149.900 (estimado)
Motor: elétrico, traseiro, síncrono de ímã permanente, 116 cv, 15,3 kgfm
Bateria: íons de lítio ferro fosfato, 39,4 kWh
Câmbio: automático., 1 marcha, tração traseira
Direção: elétrica
Suspensão: McPherson (diant.), multibraços (tras.)
Freios: disco ventilado nas quatro rodas
Pneus: 205/60 R16
Dimensões: comprimento, 413,5 cm; largura, 180,5 cm; altura, 158,0 cm; entre-eixos, 265 cm; peso, 1.300 kg; porta-malas, 375 l; frunk, 70 l
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 10,2 s; velocidade máxima, 130 km/h
Recarga*: AC (6,6 kW), de 30 a 80%, 6,5 h; DC (70 kW), de 30 a 80%, 21 min; autonomia, 289 km

*Dados de fábrica

VEREDICTO

Bem equipado, bom de dirigir e com preço interessante, o EX2 pode fazer a fama da Geely no Brasil.

★★★★

ines249

UNIVERSO EM EXPANSÃO

Com o B10, a Leapmotor pretende ampliar sua presença nos diferentes mercados do planeta, incluindo o Brasil

POR **JOAQUIM OLIVEIRA / PRESS-INFORM**, de Nice (França)

Um traço em comum que as marcas chinesas têm é o de fazer tudo em tempo recorde. No caso da Leapmotor, essa rapidez é ainda mais impressionante porque ela surgiu como marca isolada na indústria automobilística chinesa (fundada há apenas dez anos) – mesmo que a união com a Stellantis tenha favorecido, e muito, a sua expansão.

Além de tardar não mais de 18 meses desde o concept-car até o início de produção de um modelo, a Leapmotor já ultrapassou 1 milhão de carros vendidos (a maioria na China). E agora tem um plano de crescimento ambicioso – com dois novos modelos por ano até o final da década, para os quais será decisiva a joint venture internacional com a Stellantis (que já estabeleceu a marca em 30 mercados em pouco mais de um ano. E o anúncio oficial do início de produção na Espanha (numa linha de montagem dentro da fábrica da Opel em Zaragoza) seguramente que será feito ainda este ano.

O modelo B10, mostrado aqui, estreia uma plataforma dedicada para veículos elétricos (3.5), bastante evoluída, que reduz substancialmente a complexidade técnica, usando apenas 22 centrais eletrônicas, quando o normal chega a ser em número cinco vezes superior, e 966 metros de cablagens (cerca de 1/3 do normal, segundo os engenheiros chineses), o que reduz peso, consumo de energia e acelera a comunicação, entre outras vantagens. A própria construção das células na estrutura do chassis (sem uma "embalagem" própria) permite vantagens em termos de peso e de segurança. Há duas baterias disponíveis, ambas com química LFP (lítio ferro fosfato), uma com capacidade de 57,2 kWh e a outra com 67,1 kWh, contendo o mesmo número de células (128), mas com uma pequena diferença na densidade energética das respectivas células, o que acaba por explicar por que têm conteúdos energéticos tão próximos.

FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249

Maçanetas embutidas favorecem a aerodinâmica da carroceria do SUV

Com 4,52 metros de comprimento (por 1,88 de largura e 1,65 de altura), o B10 tem um design exterior relativamente anônimo, no sentido de que não se distingue claramente da oferta de outros concorrentes, principalmente chineses, mas também não fere suscetibilidades. No interior, a instrumentação digital e a multimídia (14,5") poderiam ser de um Leapmotor ou de qualquer uma de outra dezena de carros de marcas chinesas. Louve-se a qualidade gráfica (permitida pelo chipset da Qualcomm, Snapdragon 8155). O assistente de bordo fala na língua dos cinco principais mercados europeus (inglês, alemão, francês, italiano e espanhol) e em breve (promete a Stellantis) português (do Brasil, uma vez que esse modelo começa a ser vendo aqui ainda este ano).

Os materiais de acabamento são majoritariamente de toque duro (nas portas há superfícies um pouco mais suaves, por serem de contacto mais frequente com o braço e as mãos dos ocupantes. Seja como for, a solidez da montagem inspira confiança.

O espaço na segunda fila de bancos é muito generoso em comprimento para pernas, razoável em altura e largura, estando o B10 apto a levar cinco ocupantes adultos. O piso atrás é totalmente plano, o que agrada especialmente o passageiro central traseiro e existem saídas de ventilação diretas, mesmo não sendo possível ajustar localmente o fluxo de ar ou a sua temperatura.

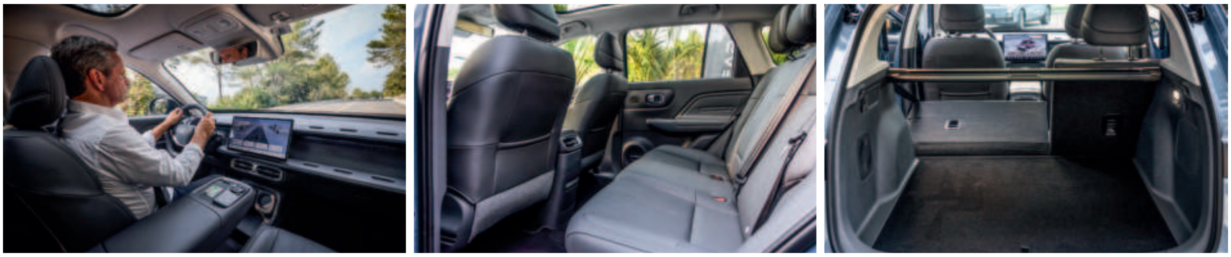
O encosto dos bancos traseiros pode ser rebatido em duas partes assimétricas para ampliar os 430 litros do porta-malas (um dos menores da classe), que dispõe de uma bandeja rígida no piso, que pode ser colocada em duas alturas. Debaixo do capô dianteiro existe uma pequena mala especialmente útil para guardar os cabos de carregamento da bateria.

E, por falar em carregamento, ele pode ser feito até 11 kW em corrente

ines249

B10 apresentou desempenho honesto, mas sem ser arrebatador

O espaço interno é amplo tanto para o motorista quanto para quem viaja atrás, onde os bancos são rebatíveis



alterna (AC) ou 140 kW em corrente contínua (DC), com a bateria menor (versão Pro), e 168 kW, com a maior (Promax). A 3 kW a bateria Pro demorará 9h20min para elevar a carga de 30 a 80%, e a Promax 11h, diminuindo esses tempos para 2h30 e 3h a 11 kW e para 20 minutos na carga máxima DC, tanto com a bateria menor a 140 kW como com a maior a 168 kW.

Ambos B10 usam um motor elétrico traseiro com 218 cv, que se mostra suficiente para que o SUV médio se mova com bastante agilidade, principalmente na cidade e nas acelerações intermediárias. Oito segundos de 0 a 100 km/h e 170 km/h de velocidade máxima, segundo a fábrica. Em nosso test-drive, nos arredores da cidade de Nice, no sul de França, observamos que a entrega de potência nunca é brusca demais, até porque o torque de 24,5 kgfm não é excessivo, ao contrário do que acontece com muitos modelos elétricos, e isso ajuda a que não se sintam perdas de motricidade mesmo em acelerações mais fortes, em piso seco.

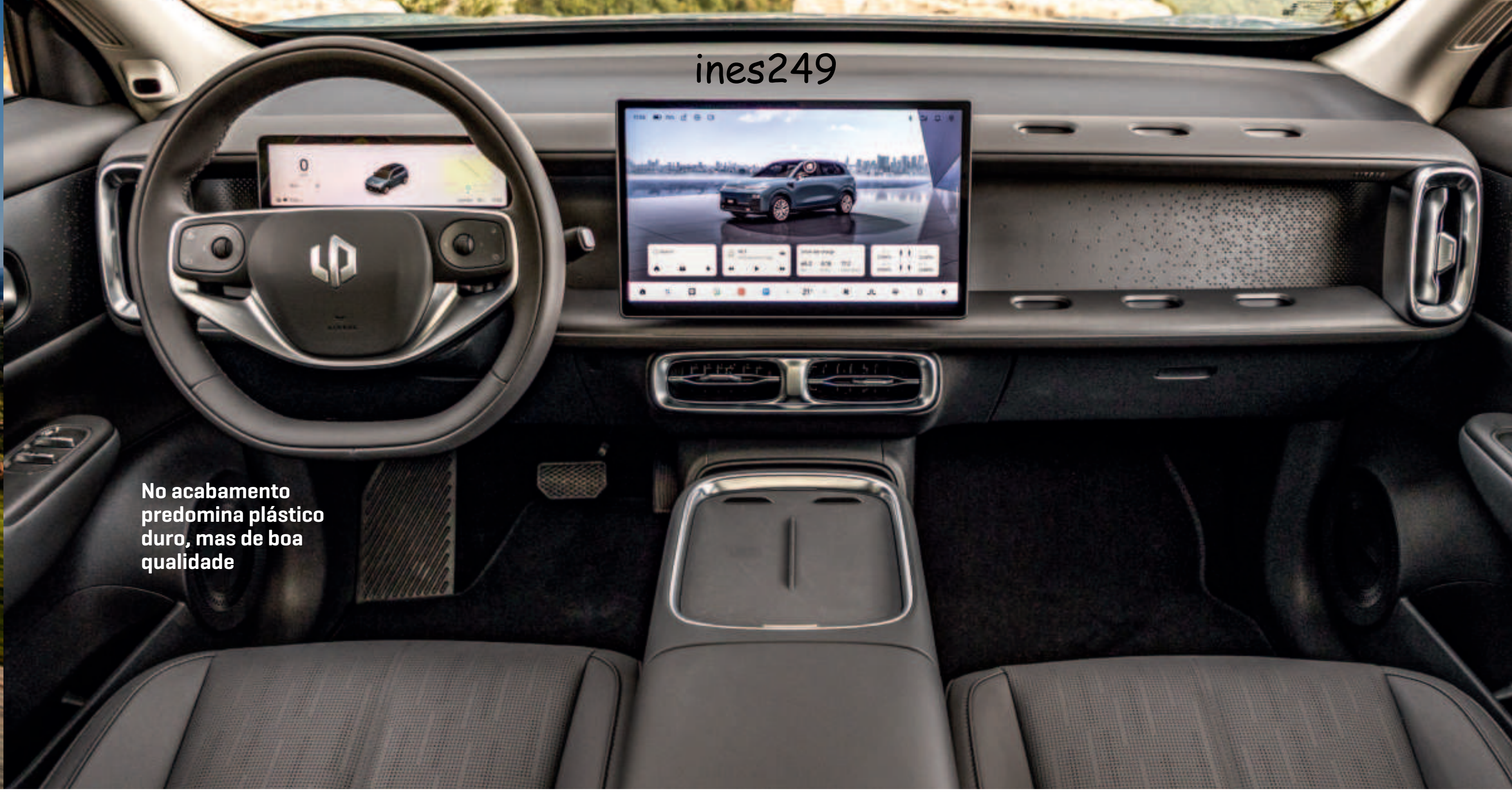
Não existem modos de condução completos, que definam um pacote de respostas. O que há é a possibilidade de ajustar parâmetros que influem a resposta da direção e da motorização, bem como da intensidade da desaceleração regenerativa. No caso da resposta do motor (Comfort, Standard e Forte), o que se sente é uma óbvia diferença na entrega de potência/torque nas acelerações intermédias ou quando temos o pedal da direita em posição estável e muito menos uma variação quando o acelerador é pisado a fundo.

A desaceleração varia também em três níveis (Fraca, Média e Forte), oscilando entre quase nula e relativamente intensa, mas sem nunca assumir um modo "um só pedal" (isto é, o carro nunca chega a parar por completo quando se solta o acelerador).

A suspensão tem quatro rodas independentes, multibraços atrás – e consegue entregar conforto mesmo quando passamos por pisos irregulares, além de os movimentos transversais da carroceria serem bem controlados. Menos agradáveis são as oscilações verticais da carroceria ao passar por lombadas e outras elevações no asfalto e ainda menos do tato da direção. É certo que dispõe de três níveis ("pesos"), mas nenhum deles permite ao motorista perceber a interação entre as rodas e a estrada.

O B10 parte de 29.285 euros (R$ 183.146), com bateria de 57 kWh. A versão avaliada, com bateria de 62 kWh, e que é a prevista para o Brasil, custa 31.285 euros (R$ 195.654). E vindo a ser produzido na Espanha, seus preços poderão cair, uma vez que será possível escapar das tarifas impostas pela União Europeia aos carros elétricos chineses (de 30,7% no caso).

ines249



No acabamento predomina plástico duro, mas de boa qualidade

A interface gráfica e a rapidez de processamento dos sistemas embarcados impressionaram positivamente

Teto solar panorâmico contempla as duas filas de assentos

Ainda sem data oficial para chegar, o B10 também será vendido no Brasil

FICHA TÉCNICA

Preço: R$ 195.654
Motor: elétrico, traseiro, síncrono de ímãs permanentes, 218 cv, 24,5 kgfm
Bateria: íons de lítio, 67,1 kWh
Câmbio: automático, 1 marcha, tração traseira
Direção: elétrica
Suspensão: McPherson (diant.), multibraços (tras.)
Freios: disco ventilado nas quatro rodas
Pneus: 225/50 R18
Dimensões: compr., 451,5 cm; larg., 188,5 cm; alt., 165,5 cm; entre-eixos, 273,5 cm; peso, 1.845 kg; porta-malas, 430 l
Desempenho*: 0 a 100 km/h, 7,5 s; velocidade máxima, 170 km/h
Recarga*: AC (11 kW), de 30 a 80%, 3h; DC (168 kW), de 30 a 80%, 20 min; autonomia, 434 km

*Dados de fábrica

VEREDICTO

Apesar do estilo anônimo, o B10 impressiona pelas soluções tecnológicas que traz e a qualidade construtiva.

★★★★

ines249

PESQUISA
Os ele

QUESTÃO DE ESCOLHA

Escutamos as opiniões de mais de 9.000 proprietários para descobrir qual o carro que mais satisfaz os seus donos – POR **NICOLAS TAVARES** | FOTOS **FERNANDO PIRES** | ILUSTRAÇÕES **FABIO BLACK**

Em 2025, QUATRO RODAS comemora 65 anos e, acompanhando as comemorações, o prêmio Os Eleitos chega aos seus 25 anos, provando o seu papel como uma pesquisa feita para medir o nível de satisfação dos proprietários com seus carros. O resultado é único por trazer a visão de quem realmente comprou o automóvel e vive uma experiência real com ele.

A análise vai muito além da ficha técnica, mergulhando na convivência do motorista com o veículo. A pesquisa parte dos 50 modelos mais vendidos do mercado e convida seus donos a avaliarem 23 aspectos fundamentais, como custos, design, desempenho, segurança e conforto.

Os eleitores respondem às perguntas com notas que vão de 0 a 5, mesmo critério adotado pelas plataformas digitais que avaliam produtos e serviços.

Para garantir a lisura do processo, os participantes precisam informar o CPF e a placa do veículo (substituindo o Renavam exigido até 2023), comprovando a posse do automóvel. Respostas de carros que não atingem um volume mínimo de avaliações são descartadas para assegurar a relevância estatística. Neste ano, 26 modelos chegaram à fase final da apuração.

ines249

O resultado final gera uma pontuação que permite comparar o grau de contentamento entre carros de diferentes categorias. Ou seja, o modelo com a maior nota é, indiscutivelmente, aquele que mais agrada seu proprietário, seja ele um hatch compacto, sedã, picape ou SUV.

Este ano, como fazemos sempre, houve uma adequação na classificação dos carros, seguindo a evolução do mercado. Assim, entre os SUVs, eliminamos a premiação para os SUVs cupês, colocando esses modelos junto aos SUVs tradicionais, de acordo com o porte: compacto, médio e grande. Com participação de mercado cada vez menor, por falta de oferta, os hatchbacks disputam em uma única categoria, enquanto os sedãs estão divididos entre compactos e médios.

A análise não se limita ao produto. A experiência do consumidor com a rede de concessionárias é um pilar crucial da satisfação. Por isso, Os Eleitos também mede a percepção dos motoristas em relação ao atendimento de pós-venda, revelando quais marcas cuidam melhor de seus clientes (e dos carros deles).

Acompanhe a seguir os resultados da pesquisa deste ano, mostrando os carros e as fabricantes que se destacaram na opinião de quem mais importa: o dono.

PONTUAÇÃO

Na premiação Os Eleitos, a voz do consumidor é soberana. São os próprios donos que elegem os melhores carros e o atendimento pós-venda das marcas. A avaliação é completa: os proprietários analisam seus veículos a partir de 23 critérios, distribuídos por nove categorias, que vão de custos e confiança a conforto e manutenção. O serviço de pós-venda, por sua vez, é avaliado em oito pontos.

O resultado é um índice de satisfação que cruza a expectativa do motorista com a performance real do veículo. Um dono de SUV, por exemplo, é naturalmente mais exigente com espaço interno do que o de um hatch compacto. O índice leva isso em conta, permitindo que carros de diferentes segmentos sejam comparáveis ao medir o quanto cada modelo consegue, de fato, satisfazer seus clientes.

A pontuação é simples de entender: índices acima de 100,9 mostram que o carro superou as expectativas, enquanto notas entre 100,3 e 100,9 indicam que ele correspondeu ao esperado. Valores abaixo de 100,3, no entanto, sinalizam a insatisfação do proprietário.

ATRIBUTOS PESQUISADOS

Estes são os 23 itens avaliados, divididos em nove categorias, para a obtenção dos índices de satisfação.

CUSTOS
Preço de revenda; Preço de compra; Preço de seguro; Preço de peças; Consumo urbano; consumo rodoviário
CONFIANÇA NA MARCA
Ser um fabricante confiável
COBERTURA DA REDE
Ser um fabricante com ampla rede de concessionárias
DESIGN/MODELO
Ser um projeto moderno; Design do carro
DESEMPENHO
Rapidez no arranque
SEGURANÇA
Estabilidade nas curvas; Transmitir segurança; Presença de itens de segurança
DIRIGIBILIDADE
Facilidade de ultrapassagem; Oferecer boa visibilidade; Facilidade de acesso aos comandos
CONFORTO
Acabamento interno; Baixo nível de ruído; Espaço interno; Espaço do porta-malas; Presença de equipamentos
MANUTENÇÃO
Durabilidade/resistência das peças

ines249

PESQUISA Os eleitOs
QUATRO RODAS
2025
Hatches Compactos

QUATRO RODAS

1º RENAULT KWID **101,14**

Demonstrando que é possível aliar baixo custo a uma boa aceitação do público, o Renault Kwid, carro mais barato do Brasil, surpreendeu ao liderar a satisfação dos clientes na categoria dos hatchbacks. Seu desempenho geral foi tão positivo que o posicionou em um impressionante quarto lugar no ranking geral, um feito notável para um veículo de entrada. O principal trunfo apontado pelos proprietários é o excepcional consumo de combustível, que lhe rendeu a nota 9,20, tanto na cidade quanto na estrada. Sua lista de equipamentos também foi um destaque, com nota 9,09, por só não ter central multimídia na versão de entrada. No entanto, o modelo enfrenta críticas importantes, como o elevado ruído interno, que recebeu a nota 7,30. Seu desempenho em ultrapassagens também se mostrou limitado, consequência de ter um motor 1.0 aspirado de apenas 71 cv, resultando na nota 7,55. A experiência de pós-venda da marca foi outro ponto de queixa, com a disponibilidade de peças de reposição recebendo nota 7,86, após os clientes reclamarem do tempo de espera para fazer um reparo. Por fim, a acentuada desvalorização na hora de revender o subcompacto é uma das maiores reclamações, sendo avaliada com nota 7,57.

ines249

> “Um carro urbano, ágil, bom para estacionar e com boa arrancada.”
>
> **Amaury Paulo Waack, São Paulo (SP)**

2º BYD DOLPHIN MINI 100,94

Um ano após o lançamento, o Dolphin entrou em Os Eleitos como o campeão da edição 2024. Este ano, quem ganhou espaço foi o Dolphin Mini, conquistando a segunda posição entre os hatches. Seguindo a estratégia dos chineses atuais, de oferecer mais tecnologia em um carro híbrido ou elétrico, o BYD acabou pontuando mais nestes tópicos, com nota 9,78 para a modernidade e 9,73 para os equipamentos de segurança. Por ser elétrico, o consumo também foi apreciado pelos donos, com 9,75 para o rendimento urbano e uma boa nota 9,23 na estrada.

3º HYUNDAI HB20 100,56

Retornando ao pódio na terceira posição este ano, o Hyundai HB20 reafirma sua imagem de um veículo bem equilibrado na percepção de seus proprietários, que concederam notas superiores a 8 em todos os quesitos avaliados. O hatch se destaca principalmente pelos seus itens de segurança, que receberam a expressiva nota 9,58, e pela alta confiabilidade da marca, avaliada com 9,51. Por outro lado, seu ponto mais fraco foi o preço, com nota 8,05. O desempenho foi mais um item de atenção, pontuando 8,15 nas arrancadas e 8,12 nas ultrapassagens.

ines249

PESQUISA
Os eleitOs
QUATRO RODAS
2025
Sedãs Compactos

1º VOLKSWAGEN VIRTUS 100,67

O sedã VW Virtus rendeu à marca o primeiro lugar nesta categoria pelo segundo ano consecutivo. Sua aprovação entre os proprietários é notável, com diversos pontos recebendo avaliações altas. O quesito espaço interno, por exemplo, é um dos mais elogiados. Neste aspecto, ele recebeu a avaliação quase perfeita dos clientes, com a nota 9,83. Adicionalmente, o porta-malas de 521 litros, que se posiciona como um dos maiores da categoria, também levou nota alta. Este é um diferencial de grande importância para as famílias, alcançando a mesma média 9,83. No quesito eficiência, seu consumo de combustível na estrada apresentou ótimos resultados. Este se tornou um ponto forte muito apreciado pelos proprietários e avaliado com nota 9,54. Por fim, a segurança foi validada com a média de 9,58. Contudo, o modelo apresenta um ponto fraco que destoa das demais qualidades. O acabamento interno, não é de hoje, foi alvo de críticas por parte dos seus donos. Este aspecto recebeu apenas 7,13 pontos, a menor nota entre todos os quesitos avaliados.

ines249

> “Já é o segundo Virtus que eu compro. Passa uma boa sensação de segurança e tem ótimo espaço interno.”
>
> **Sergio Ramos Araújo, Rio de Janeiro (RJ)**

2º HONDA CITY **100,49**

A Honda saiu-se muito bem no pós-venda e isto é visto no resultado do City. Os clientes exaltaram a confiabilidade da marca, conferindo-lhe nota 9,82, a maior entre os finalistas. Tanto o espaço interno quanto o porta-malas foram destaque, ambos com nota 9,75. Vencedor do Melhor Revenda na categoria dos sedãs compactos, o City foi bem neste quesito, com 9,08 pontos. Porém, existem reclamações sobre o preço das peças, considerado elevado e com nota 8,04. Os donos também reclamam do ruído interno (8,63), consequência do câmbio CVT.

3º NISSAN VERSA **100,47**

Segundo lugar em 2024, o Nissan Versa caiu para terceiro no ranking, perdendo espaço para o City. Segundo carro mais vendido da marca, aposta em uma relação custo/benefício, com a melhor avaliação no preço (8,38). O design renovado do sedã agradou bastante, conferindo-lhe uma nota melhor do que a dos rivais, de 9,42. A lista de equipamentos de assistência à condução também é um ponto de grande aprovação (9,50). Contudo, o modelo recebe críticas quanto ao custo das peças de reposição (7,75) e ao consumo urbano do motor 1.6 de 116 cv, resultando em nota 7,88.

ines249

PESQUISA
Os eleitos
QUATRO RODAS
2025
Sedãs Médios
QUATRO RODAS

1º BYD SEAL **100,77**

O segmento dos sedãs médios costuma ser mais conservador, motivo pelo qual os japoneses dominaram essa categoria por tantos anos. É uma surpresa ver o BYD Seal, um carro elétrico e chinês, levar o título no Eleitos 2025. O seu desempenho superior e o design futurista são os pontos mais elogiados pelos seus proprietários. Eles consideram o carro extremamente moderno, um atributo que lhe rendeu a nota 9,89. A beleza de suas linhas também foi aclamada, conquistando a impressionante nota de 9,92, no item design. No quesito performance, as arrancadas e acelerações receberam a nota quase máxima de 9,95. Da mesma forma, a agilidade nas ultrapassagens foram avaliadas com 9,92. Contudo, o modelo elétrico também apresentou um ponto fraco que pesou na avaliação final, por conta da desvalorização, pontuando apenas 6,69, consequência dos constantes descontos oferecidos pela marca. E o custo elevado do seguro também foi alvo de críticas, recebendo uma nota 8,15.

> “Qualquer carro que tenha acabamento, potência e torque do Seal custa pelo menos 2,5 vezes mais caro. É um esportivo com custo/benefício incomparável.”
>
> **Luiz Francisco Strasser, Curitiba (PR)**

ines249

RANKING GERAL

JEEP COMMANDER	101,31
FORD RANGER	101,19
JEEP RENEGADE	101,16
RENAULT KWID	101,14
VOLKSWAGEN NIVUS	101,12
RAM RAMPAGE	101,10
JEEP COMPASS	101,00
CAOA CHERY TIGGO 5X	100,96
BYD DOLPHIN MINI	100,94
FIAT PULSE	100,88
CAOA CHERY TIGGO 7	100,86
CAOA CHERY TIGGO 8	100,80
BYD SEAL	100,77
NISSAN FRONTIER	100,69
VOLKSWAGEN TAOS	100,68
VOLKSWAGEN VIRTUS	100,67
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS	100,66
TOYOTA COROLLA CROSS	100,59
HYUNDAI HB20	100,56
VOLKSWAGEN T-CROSS	100,54
HONDA HR-V	100,53
GWM HAVAL H6	100,52
NISSAN VERSA	100,49
FIAT FASTBACK	100,48
HONDA CITY	100,47
NISSAN KICKS	100,46
RENAULT DUSTER	100,46

2º BYD KING 100,37

Depois de um começo difícil, o BYD King encontrou o seu espaço no mercado e, hoje, ocupa a segunda posição no segmento. Se dependesse da satisfação dos proprietários, estaria na frente do Corolla também nos emplacamentos – embora o sedã chinês tenha superado o japonês por apenas 0,4 ponto na nota final. O fato de ter a tecnologia PHEV foi destacado como algo mais moderno que no rival, rendendo uma nota 9,75. O consumo urbano trouxe mais elogios, com os mesmos 9,70 que o elétrico Seal, e teve a melhor avaliação para o rendimento rodoviário, de 9,22.

3º TOYOTA COROLLA 100,27

Depois de uma vitória na categoria em 2024, um ano em que se beneficiou por não ter concorrentes diretos, o Toyota Corolla enfrentou um cenário mais competitivo. O alto índice de satisfação do sedã continua sendo impulsionado pela famosa confiabilidade, tanto da marca quanto do produto. A confiança nas concessionárias, por exemplo, foi avaliada com a nota 9,61. A durabilidade do automóvel também foi elogiada, com nota 9,46. Um dos maiores trunfos é o valor de revenda, que recebeu 9,07, um feito validado pelo seu título de campeão no prêmio Melhor Revenda 2025.

ines249

RENEGADE
BRIDGESTONE

1º JEEP RENEGADE **101,16**

Com quase uma década de presença no mercado brasileiro, o Jeep Renegade demonstra que ainda agrada muita gente. Ele é um modelo que fez história ao longo dos anos, desempenhando um papel fundamental ao tornar a marca Jeep mais acessível ao consumidor. Embora possa não ter a mesma força de vendas do passado, ele ainda é muito bem-visto por seus proprietários. Seus pontos fortes são notáveis, especialmente por ser considerado um SUV muito bem equipado. Os itens gerais receberam a avaliação de 9,34 por parte dos donos. O pacote de segurança, por sua vez, foi ainda mais elogiado, alcançando a expressiva nota de 9,60. O bom fôlego do motor 1.0 turbo, principalmente nas ultrapassagens, também é um grande trunfo, com nota 9,48. Contudo, o modelo carrega críticas persistentes, que impactam a experiência de uso. Mesmo com todas as mudanças feitas no projeto, o porta-malas ainda é considerado o seu principal ponto fraco. Este quesito recebeu a baixa nota de 7,47. Da mesma forma, a percepção de uma alta desvalorização na revenda também desagrada fortemente os proprietários. Neste aspecto, o SUV foi avaliado com a nota 7,39, um dos seus piores resultados.

ines249

> “Oferece muito em segurança, acabamento e qualidade construtiva pelo preço e perante os concorrentes.”
>
> **Dimas Patrocinio, Jacareí (SP)**

PESQUISA
Os eleitos
QUATRO RODAS
2025
SUVs Compactos

2º VOLKSWAGEN NIVUS **101,12**

A Volkswagen encontrou um nicho com o Nivus, que por muito tempo foi o único SUV cupê mais acessível do mercado. Depois de ter disputado com o Fastback em uma categoria própria para esta carroceria em 2024, agora o VW se une aos demais utilitários compactos e ainda conseguiu a vice-liderança. O seu design incomum foi considerado um de seus melhores atributos (9,63), assim como seu pacote ADAS bem completo (9,69). Reclamação concorrente sobre os carros da marca, o acabamento interno foi duramente criticado e recebeu nota 6,79.

3º CAOA CHERY TIGGO 5X **100,96**

Garantindo a terceira posição em sua categoria mais uma vez, o Caoa Chery Tiggo 5X ganhou novo fôlego ao adicionar a versão Sport a sua linha, que se destaca pelo preço atraente, recebendo nota 8,93 neste quesito. Apesar de manter o mesmo visual há alguns anos, seu design ainda é muito bem avaliado pelos proprietários, com nota 9,34. A modernidade (9,52) e o elogiado acabamento interno (9,63) também são pontos de destaque. Perdeu pontos importantes por conta do seu consumo, marcando as baixas notas de 6,09 na cidade e 6,88 na estrada.

mes249

PESQUISA
Os eleitos
QUATRO RODAS
2025
SUVs Médios

1º JEEP COMPASS **101,00**

A Jeep conseguiu um feito notável na premiação Os Eleitos 2025. A marca venceu em três categorias distintas. Nesse cenário de sucesso, o Compass surge como o campeão entre os SUVs médios. Curiosamente, sua vitória não veio por se sobressair de forma isolada em algum critério específico da votação. O modelo não apresentou nenhuma nota que superasse individualmente todos os seus rivais diretos. Foi justamente a constância e o equilíbrio geral que o ajudaram a conquistar a cobiçada primeira posição. Os proprietários elogiam de forma consistente a segurança do veículo, que alcançou a nota 9,54. Principalmente por ter diversos assistentes à condução, avaliados em 9,55. A qualidade dos materiais no acabamento interno também foi um ponto alto, com nota 9,23. Porém, os donos apontam que o SUV desvaloriza muito na hora da revenda, com a reduzida nota de 6,69. E que ele poderia ser bem mais econômico na cidade, um ponto fraco que lhe rendeu a nota 6,54. Estes dois quesitos financeiros representam as maiores insatisfações dos seus clientes.

ines249

> “Estou no meu quarto Compass, nunca tive do que reclamar, muito pelo contrário, só elogios.”
> **Cintia Baroni Valoto, Guarulhos (SP)**

2º CAOA CHERY TIGGO 7 **100,86**

Assim como o Tiggo 5X, o Caoa Chery Tiggo 7 ganhou mais espaço ao receber uma versão de entrada Sport. Vendida por R$ 139.990, custa o mesmo que alguns SUVs compactos. Os clientes destacaram esse valor na pesquisa, com uma nota 8,94. Pontuou muito bem nos itens de segurança (9,71) e no seu design (9,63). Há críticas sobre o preço das peças de reposição, considerado alto e com nota 7,97. A desvalorização na revenda é um problema no mercado, sendo avaliada com nota 7,58, e o consumo urbano é apontado como um ponto fraco, com nota 7,13.

3º VOLKSWAGEN TAOS **100,68**

A VW já apresentou o Taos reestilizado, agora importado do México, e sua presença nos Eleitos 2025 mostra o potencial como produto, embora venda menos que os rivais. O SUV médio é considerado muito espaçoso, com uma nota 9,82 para a cabine e 9,85 para o porta-malas de 498 litros. A preocupação da marca com a segurança é percebida pelos donos, que atribuíram uma nota 9,71 neste quesito. Contudo, o modelo é alvo de críticas relacionadas a sua desvalorização, com nota 7,13. O acabamento interno também gera insatisfação, recebendo nota 7,35.

ines249

PESQUISA
Os eleitos
QUATRO RODAS
2025
SUVs Grandes
Jeep
QUATRO RODAS

> “Motor excelente, carro estável nas curvas, som de excelente qualidade e muitos itens de segurança.”
>
> **Zenobio Fenelon de Barros, Olinda (PE)**

1º JEEP COMMANDER **101,31**

Além de ser o vencedor entre os SUVs grandes, o Jeep Commander também foi o Grande Campeão dos Eleitos 2025. Seus clientes enalteceram de forma consistente o espaço interno e a versatilidade do porta-malas de 661 litros, conferindo uma nota 9,75 e 9,79, respectivamente. A percepção de segurança a bordo também é um ponto de grande aprovação, alcançando nota 9,64, reforçada pela robustez e tecnologias de assistência, ponto em que recebeu uma avaliação de 9,71. Adicionalmente, a usabilidade dos comandos na cabine, com controles intuitivos e de fácil acesso, recebe nota 9,68. Já nos pontos negativos, a revenda é um problema tão grande que somou apenas 6,57 pontos, a menor nota recebida pelo SUV. O custo das peças de reposição também é visto como elevado, com nota 7,11. Tanto a desvalorização quanto o preço dos componentes foram reclamações que apareceram também para Compass e Renegade, mostrando que é um problema que precisa de atenção. A terceira e última média abaixo de 8 foi para o consumo urbano, avaliado em 7,43 – seu motor mais econômico é o 2.2 turbo diesel, que faz apenas 10,3 km/l na cidade, segundo o Inmetro.

ines249

2º CAOA CHERY TIGGO 8 100,80

Atualmente o topo da linha da Caoa Chery, o Tiggo 8 ainda mostra bons argumentos para os seus proprietários. Começa pelo espaço do porta-malas, garantindo-lhe a nota 9,91. O acabamento interno também é um ponto elogiado, recebendo a avaliação 9,60. Adicionalmente, o completo pacote ADAS de assistência ao condutor é muito valorizado, atingindo a nota 9,76. Porém, a desvalorização é considerada alta, resultando em nota 7,27, em valor de revenda. O SUV perde pontos importantes também no item disponibilidade de peças (8,12).

3º GWM HAVAL 6 100,52

O GWM Haval H6 se garantiu em terceiro entre os SUVs rivais. Seu sistema híbrido é algo que agrada bastante os proprietários nos quesitos ligados ao desempenho, recebendo uma nota 9,88 em rapidez no arranque e 9,91 em facilidade de ultrapassagem. O consumo de combustível, especialmente nos modelos PHEV, é outro ponto de destaque, alcançando a avaliação 9,63. A incerteza sobre o valor de revenda, por ser um modelo recente de uma marca nova no país, também é um ponto de atenção, avaliado com nota 8,09.

ines249

1º RAM RAMPAGE **101,10**

Consagrando-se bicampeã em sua categoria, a Ram Rampage demonstra a força da marca Ram no mercado brasileiro e o sucesso da estratégia da Stellantis. O modelo evidencia a habilidade do grupo em capitalizar sobre uma plataforma de sucesso, a Small-Wide 4x4, para criar uma nova picape de grande apelo comercial. Ao compartilhar sua base com a Fiat Toro, a Rampage se posicionou como a alternativa para o consumidor que aprecia o conceito de uma picape intermediária, mas que deseja os atributos associados a uma marca premium. Os proprietários eleitores fizeram questão de enaltecer o acabamento da caminhonete, que recebeu a nota 9,44. A lista de equipamentos de série também foi um grande destaque, avaliada em 9,51, bem como o pacote de itens de segurança, que alcançou a nota 9,79. O design imponente e exclusivo foi outro ponto de aclamação, com nota 9,68. Contudo, a picape perdeu pontos importantes em quesitos financeiros. O custo consideravelmente elevado do seguro foi uma crítica recorrente, recebendo a nota 7,86. Da mesma forma, a acentuada desvalorização no momento da revenda foi o seu ponto mais fraco, custando-lhe uma avaliação de apenas 7,05.

ines249

> “Saí de uma RAM 1500 para a Rampage e a única diferença que senti foi referente ao tamanho. O carro é excepcional e atende todos os meus requisitos.”
> **Abílio Erler, Rio de Janeiro (RJ)**

PESQUISA
Os eleitos
QUATRO RODAS
2025
Picapes Intermediárias

2º FIAT STRADA **100,35**

Líder do mercado brasileiro há quatro anos, a Fiat Strada não está à frente apenas no ranking geral de vendas, mas também prova seu valor na satisfação dos clientes. Na pesquisa, a picape compacta conseguiu superar sua irmã maior, a Fiat Toro. Entre os pontos mais apreciados pelos proprietários estão os seus bons números de consumo, com nota 7,60 na cidade e 8,60 na estrada. No entanto, perdeu pontos em aspectos importantes, devido ao elevado ruído interno (7,44) e ao custo alto das peças de reposição (7,55).

3º FIAT TORO **100,33**

A Fiat Toro pode não ter sido a primeira picape do segmento, mas é incontestável que foi a que definiu a categoria e serviu de base para praticamente todos os projetos semelhantes vendidos no Brasil. Mesmo que esteja perto de completar dez anos de mercado, ainda é muito bem-vista por seus donos, que elogiaram o desempenho nas arrancadas (8,87) e ultrapassagens (9,17), assim como o espaço da caçamba (9,43). Teve apenas duas notas baixas, relacionadas ao seu consumo, tanto urbano (7,50) quanto rodoviário (8,46).

ines249

4WD
LIMITED

1º FORD RANGER 101,19

A Ford Ranger tem se destacado de forma consistente desde o ano de 2022 e este prestígio é materializado pelo seu terceiro título consecutivo como vencedora na categoria, entre Os Eleitos. A caminhonete é amplamente percebida por seus donos como um veículo moderno. Essa percepção de modernidade lhe garantiu nota 9,33. Além disso, sua reputação é alicerçada por ser uma picape muito bem equipada. O seu robusto e completo pacote de itens de segurança é um dos maiores trunfos, alcançando a nota 9,76. As demais tecnologias embarcadas, que auxiliam na condução e no conforto, também receberam aprovação, com nota 9,41. Contudo, a experiência dos proprietários também revela pontos de insatisfação. A principal e mais recorrente crítica é direcionada ao seu elevado consumo de combustível em perímetro urbano. Neste quesito, a Ranger registrou sua pior avaliação, um baixo 6,71, impactando o custo de uso diário. Outro ponto que gera reclamações e pesa contra o modelo é o custo de manutenção. O preço das peças de reposição é considerado alto pela maioria dos seus proprietários. Isso resultou em uma nota de apenas 7,49 nesse quesito.

ines249

> “Conforto, estabilidade e segurança de sobra, com força e presença de uma carreta.”
> **Marco Valerio Fraga, Governador Valadares (MG)**

Ford
QUATRO RODAS

PESQUISA
Os eleitos
QUATRO RODAS
2025
Picapes Médias

2º NISSAN FRONTIER 100,69

A disputa pela segunda colocação foi bem acirrada e a Nissan Frontier chegou na frente da Mitsubishi Triton. Os proprietários admitem que ela não é a mais rápida das três picapes mais votadas, atribuindo uma nota 7,66 para a arrancada e 8,20 para as ultrapassagens – reflexo de ter um motor 2.3 turbo diesel de apenas 190 cv. Mas apreciam a segurança geral do veículo (9,51) e os equipamentos relacionados (9,61). Os valores pagos na compra (8,78) e dos seguros (8,68) também foram elogiados. E foram esses itens que fizeram diferença a favor da Nissan.

3º MITSUBISHI TRITON 100,30

Em sua sexta geração e agora sem o “L200”, no nome, a Mitsubishi Triton se destaca nos aspectos que envolvem a jornada de propriedade (quesitos que fizeram com que ela fosse a campeã de Pós-Vendas, em Os Eleitos de 2024). A confiabilidade na marca é seu ponto alto, atingindo 9,59 pontos, e a experiência no momento da aquisição foi bem avaliada, com 8,41. No que diz respeito ao produto, a nova geração, com conteúdo e estilo atualizados, fez sucesso, conquistando os clientes e recebendo a mesma nota de 9,59, no item “ser um projeto moderno”.

ines249

JEEP COMMANDER

101,31

ACIMA DA MÉDIA

A Jeep vence Os Eleitos pela primeira vez, com o Commander, provando que a decisão de investir em um SUV topo de linha nacional foi acertada

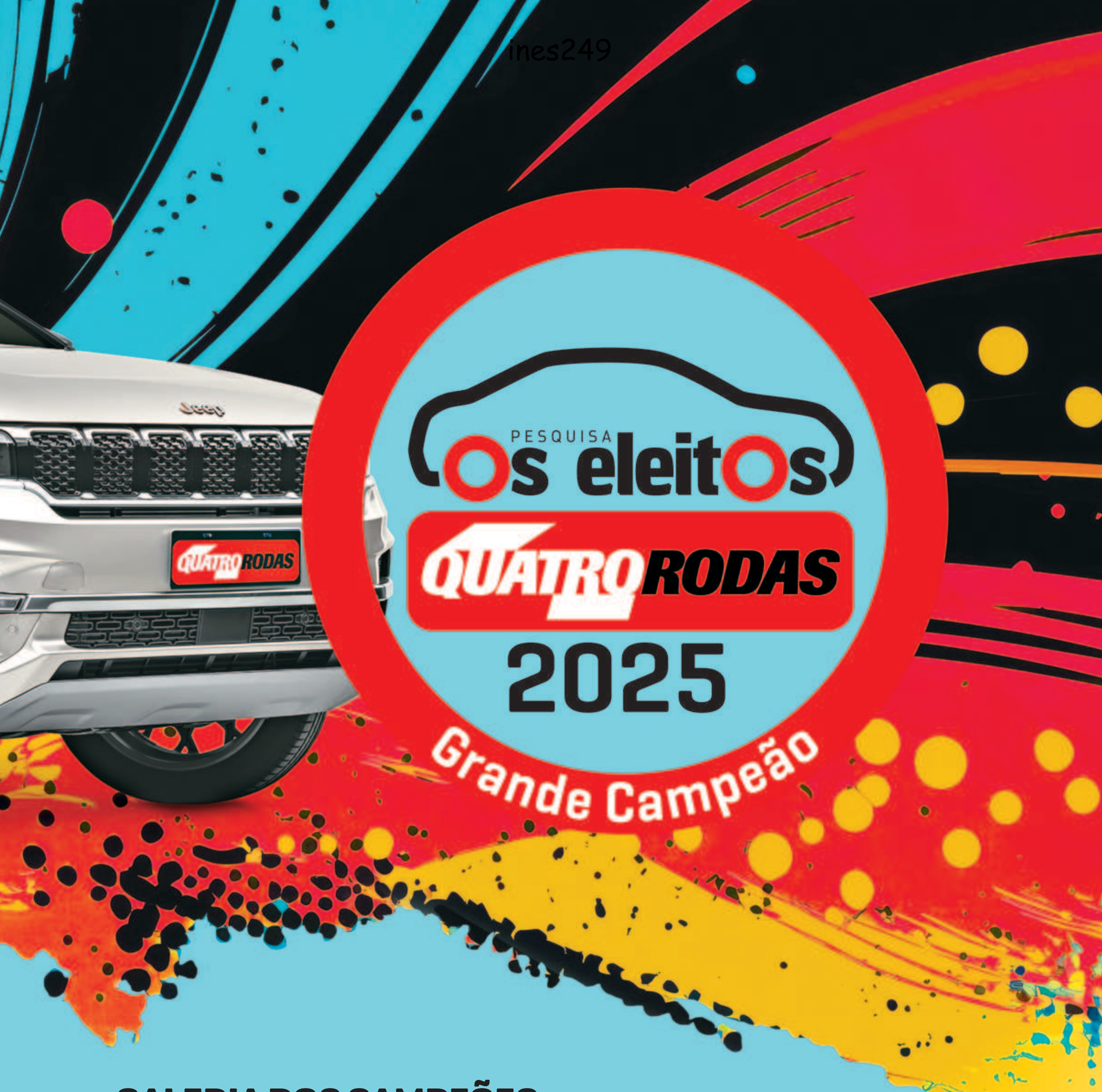
Com o sucesso do Compass, a Jeep logo percebeu que seria uma boa ideia criar um utilitário maior, mais requintado e, principalmente, nacional. Nascia assim o Commander, que aos poucos conquistou o seu espaço na marca e que tem atendido às expectativas de seus donos.

O seu método para conseguir o maior índice de satisfação é bem simples: seja bom em tudo. O SUV de sete lugares só obteve a melhor nota na aprovação dos proprietários sobre a facilidade de acesso aos comandos (9,68). Em muitos quesitos, teve um desempenho acima da média, o suficiente para que a nota final o colocasse na liderança do ranking. Foi por pouco, pois o índice final foi de 101,31 pontos, com a Ford Ranger logo atrás, com 101,19 pontos.

Recebeu elogios sobre sua segurança (nota 9,64), principalmente pela grande quantidade de equipamentos de assistência à condução, oferecendo um pacote ADAS bem completo (o que rendeu uma avaliação de 9,71). Os donos destacaram ainda o espaço interno (9,75) e a capacidade do porta-malas (9,79), assim como a qualidade do acabamento (9,43).

Há quesitos em que o Jeep pode melhorar, tendo recebido críticas quanto ao valor de revenda (6,57) e na disponibilidade de peças de reposição (7,11). Em ambos os casos, foi a pior nota entre os 29 finalistas. A redução na quantidade de versões na linha 2026 é algo que afeta essa perda de valor na revenda. Mas isso não deve ter pesado na pesquisa, considerando que o Commander perdeu a configuração Overland com o motor 2.0 turbo a gasolina de 272 cv somente este ano – apenas um mês depois dessa variante ter sido eleita a Melhor Compra 2025 entre os SUVs até R$ 300.000.

ines249


PESQUISA
Os eleitos
QUATRO RODAS
2025
Grande Campeão
QUATRO RODAS

GALERIA DOS CAMPEÕES

2001	Renault Scénic
2002	Renault Clio Sedan
2003	Renault Clio Hatch
2004	Honda Fit
2005	Honda Fit
2006	Honda Fit
2007	Honda Fit
2008	Honda Civic
2009	Toyota Corolla
2010	Honda Civic
2011	Hyundai i30
2012	Fiat 500
2013	Chevrolet Cruze Sport 6 e Honda Civic
2014	Ford Fiesta e VW Golf
2015	Toyota Etios Sedan
2016	VW Golf
2017	Honda Civic
2018	VW Virtus
2019	Honda Civic
2020	Ford Ranger
2021	Honda Civic
2022	Honda Civic
2023	Toyota Corolla Cross
2024	BYD Dolphin
2025	Jeep Commander

ines249

Jeep
BLITZ
170

PESQUISA Os eleitos QUATRO RODAS 2025 Pós-Vendas

1º JEEP **110,15**

A jornada da Jeep até o reconhecimento conquistado este ano foi marcada por uma sequência de oscilações. Em 2022, a marca ocupava a quinta posição no ranking de satisfação, sofrendo uma queda acentuada para o nono lugar no ano seguinte, em 2023. Contudo, apresentou uma impressionante recuperação, escalando para a quarta colocação já em 2024. E, agora, essa retomada é coroada com o prêmio de melhor Pós-Vendas, um sinal claro da satisfação dos seus clientes. Os motoristas destacaram a eficiência e o respeito no tratamento recebido. A pontualidade na entrega dos serviços foi elogiada, recebendo a nota 9,14. A qualidade no atendimento também surgiu como ponto alto, com 9,10, seguida pela transparência nos processos, com 8,92. A pior avaliação da marca ficou por conta do preço cobrado pelos serviços, que resultou em uma nota de apenas 7,54. Este valor foi seguido de perto pelo custo/benefício geral, que obteve nota 8,02, a pior avaliação entre todas as marcas.

ines249

2º FIAT **110,13**

Mostrando uma evolução, a Fiat pulou da oitava posição em 2024 para a vice-liderança na edição 2025, e só não foi a líder por uma diferença de 0,02 ponto. A transparência, qualidade do trabalho e disponibilidade de peças foram destaque, com nota 9,13 nos três critérios.

5º CAOA CHERY **110,06**

Depois de ouvir as reclamações dos clientes, a Caoa Chery teve uma recuperação exemplar no ranking do Pós-Vendas, subindo da 12ª posição em 2024 para a quinta na tabela. O destaque é a melhoria na disponibilidade de peças, agora avaliada com uma nota 8,58.

8º NISSAN **109,30**

Sem melhorar ou piorar em relação a 2024, a Nissan repete a oitava colocação em 2025. Seus clientes aprovaram a pontualidade (9,55), os prazos de entrega (9,44) e a qualidade do atendimento (9,46), porém criticam o preço do serviço (7,97), afetando o custo/benefício (8,53).

11º HYUNDAI **101,65**

A evolução dos concorrentes pesou, mas a Hyundai perdeu terreno por conta própria, caindo da terceira posição do ano passado. Melhorou na qualidade (9,54) e pontualidade (9,45), mas ficou devendo no custo/benefício (8,92) e nos preços praticados para as revisões e mão de obra (8,67).

14º CHEVROLET **101,12**

Os clientes deixaram bem clara a sua insatisfação com a Chevrolet, posicionando a empresa como a penúltima da pesquisa. A qualidade no atendimento foi classificada com uma nota 8,33, a mais baixa do ranking. Seu melhor desempenho foi em pontualidade, onde recebeu 9,17.

3º HONDA **110,11**

Longe do pódio em 2024, algo incomum para a marca, a Honda conseguiu subir para a terceira colocação, com boas notas em qualidade do serviço (9,63) e atendimento (9,69), assim como a pontualidade na entrega do carro (9,73). Os custos dos serviços (8,59) pesaram na nota final.

6º GWM **110,05**

A GWM sabia que ter um bom pós-venda seria crucial para o sucesso da marca no Brasil e investiu pesado para isso. Na avaliação dos donos, a fabricante tem o melhor custo/benefício (9,25) e pontualidade (9,58), mas o preço da manutenção é alto (8,90).

9º MITSUBISHI **102,83**

Apesar das boas notas dadas na avaliação da Triton, a Mitsubishi recuou no ranking geral de Pós-Vendas, onde as rivais avançaram muito. Sua pior nota foi 8,65 no preço dos serviços, sendo a terceira melhor no quesito. A qualidade no atendimento alcançou 9,63.

12º FORD **101,49**

Sexta colocada na edição passada, a Ford perdeu seis posições no índice geral de Pós-Vendas este ano. Saiu-se bem na qualidade do trabalho, atendimento na concessionária e pontualidade, com nota 9,27 nos três quesitos. Mas ficou devendo no preço praticado, recebendo nota 7,82.

15º RENAULT **100,00**

A Renault conseguiu entrar novamente no ranking, ainda que na última posição. Melhorou em alguns aspectos, como o preço da mão de obra (8,22), aprimorando o custo/benefício para uma nota 8,72, e teve sua melhor nota no cumprimento dos prazos de serviço (9,26).

4º VW **110,08**

A Volkswagen viu a medalha de bronze escapar pelos dedos, a apenas 0,03 ponto de distância. A alemã teve notas acima de 9 em todos os quesitos, exceto no preço da manutenção (8,11) e no custo/benefício (8,60), que ainda assim ficaram na média.

7º BYD **110,04**

Reforçar o estoque de peças deu certo e a BYD melhorou muito no pós-venda, indo de 11ª para sétima na tabela. Segundo os clientes, a disponibilidade de componentes mereceu uma nota 8,61, enquanto a qualidade do trabalho (9,19) e do atendimento (9,15) progrediu.

10º RAM **101,77**

Após estrear nos Eleitos com uma segunda colocação em Pós-Vendas no ano passado, a Ram derrapou para a décima posição. Os proprietários das picapes da empresa elogiaram o prazo de entrega após um serviço (9,12), mas deram uma nota 7,91 para o custo da mão de obra.

13º TOYOTA **101,13**

Pelo segundo ano consecutivo, a Toyota perdeu espaço no atendimento pós-venda, ficando em 13º, entre as 15 marcas contempladas – um baque para quem foi a vencedora em 2023. Seus melhores resultados foram em pontualidade (9,53) e disponibilidade de peças (9,49).

Atributos pesquisados

- Disponibilidade de peças
- Preços dos serviços (mão de obra)
- Pontualidade
- Custo/benefício
- Prazos para realização dos serviços
- Qualidade no atendimento
- Transparência no relacionamento
- Qualidade nos trabalhos

ines249

PARECE, MAS

Ines249

NÃO É

Confundido com couro e com o nome frequentemente trocado, o Alcantara tem sua fórmula protegida e guardada a sete chaves

POR **PAULO CAMPO GRANDE**

WILLANS
WILLANS

Revestimento é “popular” a bordo de superesportivos e carros de luxo

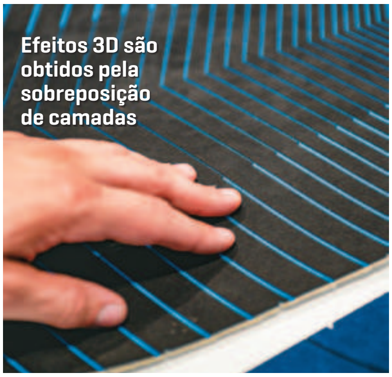
ines249

O centro de desenvolvimento e pesquisa cuida dos projetos

Alcantara pode ter diferentes tipos de aplicação

Tecidos passam por controle de qualidade

Algumas fases da produção se assemelham às do couro



Efeitos 3D são obtidos pela sobreposição de camadas

Já ouviu falar em "couro Alcântara", usado no revestimento dos carros? Se ouviu, precisa saber que o material muitas vezes chamado assim não é couro e que seu nome não é Alcântara. O tal revestimento é sintético. E seu nome é "Alcantara", sem acento.

Esse material é muito aplicado em superesportivos e carros de luxo. Mesmo quem não ouviu falar já deve ter visto em fotos aqui na QUATRO RODAS, em modelos Audi, Ferrari, McLaren e Porsche, entre outros.

Para conhecer melhor o Alcantara, que é representado no Brasil exclusivamente para uso automotivo, pela empresa Paulinho Couros, de Curitiba (PR), viajamos até a fábrica da empresa, que fica em Terni, cerca de 100 km ao norte de Roma, na Itália.

Alcantara é um tecido macio ao toque e com aspecto sedoso, que lembra a camurça, mas é feito de poliéster – se você leu em algum lugar que é um composto de poliéster e poliuretano, saiba que o poliuretano entra no processo de produção, mas é descartado do produto final. A tecnologia usada é um segredo guardado a sete chaves e protegido por diversas patentes.

O Alcantara foi criado, em 1970, por um cientista japonês, chamado Miyoshi Okamoto, quando trabalhava na indústria química Toray, que registrou a invenção e, primeiramente, lançou o produto nos Estados Unidos. Porém, foi na Itália, em parceria com a petrolífera Eni, que o negócio decolou. Em 1972, o tecido começou a ser fornecido para a indústria de vestuário e somente em 1978 entrou na automobilística. O primeiro carro a usar Alcantara foi o Fiat X 1/9, um esportivo desenhado pelo estúdio Bertone. Logo outras marcas, como Lancia e Audi, adotaram o material, que em 1979 chegou ao mobiliário.

Hoje, o Alcantara é usado em uma grande diversidade de produtos, roupas, calçados, cintos, poltronas, agendas, tablets, fones de ouvido, pulseiras de relógios. Nos carros, ele é aplicado em bancos, painéis, laterais de portas, tetos e volantes.

Para atender as diferentes necessidades de uso automotivo, o Alcantara é apresentado em quatro tipos (Panel, Cover, Multilayer e Soft), com características construtivas (espessura, cor e substrato) e comportamento (resistência, elasticidade) diferentes. O tipo Panel, é o mais fino. Tem espessura de 0,8 mm, usado para revestir painéis, por exemplo, por conta da facilidade no manuseio e propriedades como

ines249

ser fácil de limpar e ter resistência à incidência de raios solares. O Cover é igual ao Panel, mas unido a um tecido que lhe serve de suporte para aumentar sua resistência mecânica, o que o torna adequado ao revestimento dos bancos. De acordo com a Paulinho, esses tipos de Alcantara estão disponíveis em 71 cores, ao contrário do Multilayer, o terceiro tipo oferecido, que é vendido apenas na cor preta. O Multilayer tem 1,2 mm de espessura e é apropriado para o revestimento dos volantes, por oferecer resistência e melhor contato com as mãos, sendo capaz de absorver o suor, sem desbotar. Segundo o CEO da Paulinho Couros, Paulo Longares, o volante é um lugar onde a camurça já foi usada, mas com o tempo se revelou inadequada por acumular humidade, sujeira e gordura, no contato com as mãos. Camurça é a face interna do couro. O quarto tipo, Soft, é como o Panel com 2 ou 2,5 mm, graças à camada de espuma acoplada. Normalmente esse tipo é usado no teto e nos painéis das portas.

Alcantara é uma marca, que identifica o material e também a empresa italiana Alcantara SpA, controlada pelas japonesas Toray e MM Inter-Fashion. A origem do nome não é muito clara. Alcantara batiza um importante rio da Sicília e, apesar dessa ilha ficar longe da região da Umbria, onde está Terni, faz sentido. Mas, indo um pouco mais longe, em árabe, alcantara vem de *al-qantara* e quer dizer "a ponte", "o arco". E há ainda registros da palavra alcantara (sem e também com acento, Alcântara) se referindo a tecidos (o que tem tudo a ver) e a plantas, tanto na Itália quanto na Península Ibérica – que foi invadida e habitada por mouros, durante 800 anos. Tanto em Portugal quanto na Espanha, há diversos nomes árabes que começam com "Al": como Algarve, em Portugal, e Alicante, na Espanha. Seja lá qual for a origem, quando for falar do revestimento, lembre-se: Alcantara, sem acento.

Além dos bancos, o SUV Alfa Romeo Tonale tem Alcantara aplicado no painel e nas laterais das portas...

..., enquanto o Eccentrica Restomod recebe o tecido no console...

... e o superesportivo Pininfarina Battista Edizione Nino Farina usa Alcantara até no revestimento do teto

ines249

Ode à alegria

Simplicidade mecânica e confiabilidade japonesa: a fórmula para criar um esportivo charmoso, barato e muito divertido

– POR **FELIPE BITU** | FOTOS **FERNANDO PIRES**

Estilo limpo e elegante, na medida exata de nostalgia e modernidade

Em 1916, a SAE (Sociedade de Engenheiros Automotivos) definiu o roadster como um automóvel aberto para duas ou três pessoas. Passados 50 anos, o mesmo termo foi aplicado a esportivos conversíveis de dois lugares como o Alfa Romeo Spider, o MG MGB e o Mazda MX-5.

A história do MX-5 se inicia nos anos 1970, época em que a popularidade dos roadsters estava em declínio. Foi nesse período que o engenheiro Kenichi Yamamoto perguntou ao jornalista automotivo Bob Hall qual modelo a Mazda deveria lançar nos EUA.

O chefe de pesquisa e desenvolvimento da Mazda ficou surpreso com a resposta: Hall declarou que um esportivo leve consolidaria o carisma da fabricante naquele momento conturbado de combustível caro e legislações automotivas cada vez mais rígidas. Um modelo capaz de resgatar o carisma de roadsters ingleses como Lotus Elan e Triumph TR6. Considerada inviável, a ideia foi descartada e retomada apenas no início da década de 1980, quando Hall foi contratado pela filial norte-americana da Mazda. A aprovação do projeto ficou mais fácil quando Yamamoto foi alçado ao cargo de CEO da Mazda, em novembro de 1984.

Duas equipes foram escaladas: uma no Japão e outra nos EUA. Os japoneses apresentaram dois cupês: um com motor e tração dianteiros (aproveitando componentes do Mazda 323 de 1980) e outro com motor central e tração traseira (como no Fiat X1/9). Os norte-americanos apostaram na tradição dos roadsters com carroceria aberta, motor dianteiro e tração traseira.

Venceu a proposta norte-americana, graças a seu estilo atemporal, que permitiria um ciclo de produto de dez anos, evitando custos com reestilizações. O protótipo foi desenvolvido pela consultoria britânica International Automotive Design: o trem de força veio do Mazda 323 de 1977, a suspensão dianteira do esportivo RX-7 e a suspensão traseira do sedã 929.

O sucesso do protótipo em aparições públicas motivou a Mazda a aprovar a produção do MX-5 em 1986. Sua estreia ocorreu no Salão de Chicago de 1989: no mercado norte-americano ele se chamaria Miata, enquanto no japonês seria batizado como Eunos Roadster. A Mazda adotou a filosofia Jinba Ittai (cavalo e cavaleiro como um só): o MX-5 foi idealizado para responder aos comandos do motorista de forma natural e precisa, exatamente como um cavalo obedece ao cavaleiro. Essa perfeita sintonia entre homem e

ines249

Equilíbrio dinâmico perfeito: monobloco leve e rígido aliado ao câmbio preciso e ao motor de respostas rápidas

Direção comunicativa e interior aconchegante: perfeito para o passeio de um casal

máquina foi um dos fatores responsáveis pelo sucesso do modelo.

As versões mais simples do MX-5 pesavam menos de 950 kg: com o motorista ao volante a distribuição de peso do Miata era de 50% para cada eixo, equilíbrio favorecido pelas suspensões independentes. Os 115 cv a 6.500 rpm do motor B6ZE 1.6 de quatro cilindros eram mais que suficientes para uma tocada ágil e divertida: o ronco do escapamento foi cuidadosamente estudado para provocar o motorista sem perturbá-lo em longas viagens.

Com câmbio manual de cinco marchas, o MX-5 acelerava de 0 a 96 km/h em 9,2 segundos, atingindo a máxima de 186,68 km/h. Os freios eram a disco nas quatro rodas. Entre os opcionais estavam transmissão automática, direção assistida, ar-condicionado e diferencial autoblocante.

Era um esportivo com preço-base de apenas US$ 13.800. O problema era a enorme demanda, que resultava em fila de espera. Proprietários de MX-5 seminovos costumavam pedir cerca de US$ 5.000 sobre o valor de tabela.

Apesar de sua simplicidade, o MX-5 atendia normas de impacto e já oferecia airbag para o motorista. O airbag do passageiro viria apenas em 1994, junto com o motor BP-ZE de 1.8 e 129 cv. O monobloco foi reforçado para melhorar sua rigidez e atender novos padrões de impacto lateral. Em 1996, a potência do motor BP-ZE saltou para 133 cv.

Como previsto, o MX-5 de primeira geração (NA) sofreu poucas alterações e totalizou 431.506 unidades produzidas. Foi sucedido pela segunda geração (NB), em 1998; pela terceira geração (NC), que chegou em 2005; e pela atual (ND), apresentada em 2015. Até o momento, mais de 1 milhão de MX-5 foram comercializados, o que faz desse modelo o esportivo de dois lugares mais vendido da história.

FICHA TÉCNICA

MAZDA MX-5 MIATA

Motor: long., 4 cil. em linha, 1.598 cm^3, injeção eletrônica Potência: 116 cv a 6500 rpm. Torque: 13,8 kgfm a 5.500 rpm

Câmbio: manual; 5 m; tração traseira

Carroceria: aberta, 2 portas, 2 lugares

Dimensões: comprimento, 395 cm; largura, 167 cm; altura, 122 cm; entre-eixos, 226 cm; peso, 993 kg

Pneus: 185/60 HR 14

QUATRO RODAS
MAZDA MIATA
MONZA

TESTE

NOVEMBRO DE 1990

ACELERAÇÃO
0 a 100 km/h, 12,25 s

VELOC. MÁX.
101,69 km/h

CONSUMO
11,56 km/l (média)

PREÇO US$ 100.000 (nov/1990)
Atualizado:
R$ 624.559 (IPG-DI/FGV)

ines249

YOKOHAMA
cyneon
PERSONALDRIVE
ESTAÇÃO LUB
LOXA

Parada no porto de Punta del Este, Uruguai

IMIGRANTE BRASILEIRO

Na reta final do teste, o Citroën C3 fez a última revisão antes de encarar uma viagem de São Paulo à Argentina, com passagem pelo Uruguai – POR **HENRIQUE RODRIGUEZ**

Nosso Citroën C3 1.0 esteve com a agenda bastante ocupada no último mês. Após troca da embreagem e dos quatro pneus, seguiu para a revisão dos 90.000 km antes de fazer sua maior viagem, de quase 7.000 km, passando por Argentina e Uruguai. Para rodar tanto, tudo precisava estar em dia.

Agendamos a última revisão deste teste de Longa Duração, que foi feita na concessionária Destaque de Atibaia (SP). Mesmo que tenhamos chegado 25 minutos antes do previsto, fomos prontamente atendidos. A revisão de 90.000 km contempla apenas troca do óleo e do filtro de óleo, inspeções e eventuais atualizações de software ao custo de R$ 576. Alinhamento e balanceamento (R$ 249) também entraram na conta, mas o consultor ainda ofereceu limpeza dos freios (R$ 210), limpeza do ar-condicionado (R$ 395), limpeza dos bicos injetores (R$ 300) e descarbonização do corpo de borboletas (R$ 120). O serviço ficaria R$ 1.025 mais caro se tudo que foi oferecido fosse aceito.

Relatamos, ainda, uma vibração do carro entre os 70 e os 100 km/h que acontece apenas em aceleração e do lado direito, desde que a embreagem foi trocada, além de pré-detonações (batidas de pino) esporádicas no motor, em regimes de baixa rotação.

Horas depois, a concessionária entrou em contato para sugerir a troca dos filtros de ar-condicionado (R$ 98,26 pelas duas peças) por estarem sujos e, novamente, insistiram na limpeza do ar-condicionado, agora por R$ 150 com desconto. Concordamos apenas com a troca do filtro. Em um segundo momento, após identificarem carbonização no corpo de borboletas, recomendaram a limpeza do componente, que ficou por R$ 93,50 com desconto.

ines249

No total, a revisão saiu por R$ 1.016,76 e o carro ficou pronto no horário prometido. Na conferência do serviço, tudo certo e todas as peças usadas foram genuínas. A limpeza do corpo de borboletas deixou o motor com funcionamento mais suave e sem batidas de pino, mas o alinhamento, o balanceamento e o rodízio corretos não resolveram a trepidação – que seria um incômodo na longa viagem que faria pela frente.

MISSÃO AUTOCLÁSICA Especialista em carros clássicos, o colaborador Felipe Bitu já é um habitué no AutoClásica, o maior evento de carros antigos da América Latina, que todos os anos acontece no Hipódromo de San Isidro, na capital, Buenos Aires. Se no ano passado contou por aqui sobre sua aventura de fazer esta viagem rodando 5.500 km com sua Volkswagen Quantum, este ano ele viajou com o nosso Citroën C3 e, na volta, fez um desvio passando pelo Uruguai.

Bitu, como é mais conhecido, teve a companhia de três amigos: o empresário André Cavalcanti, o engenheiro Luiz Steilein e o comerciante de carros antigos Murilo Brolio. O quarteto fez o diagnóstico da vibração no início da viagem, ainda no Brasil: vem do semieixo, provavelmente do acoplamento entre a tulipa e a trizeta, que foram desmontados para a troca da embreagem. A trizeta pode ter sido colocada em uma posição diferente da original, onde já havia se acomodado ao longo de mais de 85.000 km, até a troca da embreagem, levando a essa vibração tão acentuada. Evitar isso teria sido simples, marcando a posição original na desmontagem.

Para sair do Brasil sem o proprietário a bordo, foi necessário fazer uma autorização registrada em cartório com apostilamento de Haia (um certificado de autenticidade com validade internacional, por R$ 380) e o seguro para terceiros, chamado Carta Verde (R$ 115), ambos com validade nos países vizinhos. Mas a preparação do C3 continuou até a saída do Brasil, recebendo adesivos dos integrantes da caravana. “Nós já percebemos que: quando o carro está assim, caracterizado como se estivesse em uma expedição, a polícia argentina – que é bastante presente nas estradas – não incomoda e, de fato, não tivemos problemas”, explica Bitu, que sendo formado em direito, também levou consigo o código de trânsito argentino no porta-luvas.

Em Curitiba (PR), o C3 ainda recebeu um rack com bagageiro de teto “para o caso de encontrarmos algumas peças de carros antigos no caminho”, contou Bitu. O compartimento extra acabou sendo pouco utilizado, porque o porta-malas de 315 l foi suficiente para acomodar as compras dos quatro.

O carro também deu conta dos passageiros, afinal, dois deles têm mais de 2 m de altura. Mesmo após jornadas que chegaram a superar os 1.000 km diários, somando 6.500 km, não houve reclamação a respeito da ergonomia ou do conforto e nem críticas ao motor: “Esse 1.0 tem muita força em baixa rotação e não ficou pedindo marcha nas estradas planas da Argentina e do Uruguai, e manteve o consumo de 13 km/l”, ponderou Bitu.

A principal crítica após a viagem foi para o curso da suspensão. Quando o C3 está carregado, tanto no conjunto dianteiro quanto no traseiro, molas e amortecedores chegam no final de curso, bastando simplesmente se passar por ondulações da estrada. É uma característica que merece ser corrigida, porque é um carro que se destaca no seu segmento pelo espaço e pelo tamanho do porta-malas, que, para ser bem aproveitado, depende do trabalho da suspensão.

Com outras rodagens no Brasil antes da viagem, o Citroën C3 rodou 10.000 km em um mês. Agora, começam os trâmites para a sua desmontagem: simulação de venda, último teste de desempenho e o desmonte. Quem passar pelo estande da QUATRO RODAS no Salão do Automóvel, que começa em 21 de novembro, poderá ver uma prévia do que vem por aí.

Pôr do sol em Bernardo de Irigoyen, na Argentina

FOTOS LUIZ STEILEIN FILHO E ANDRÉ CAVALCANTI

CITROËN C3

97.045 km

FICHA TÉCNICA

Versão: First Edition 1.0
Motor: 3 cil., diant., transv., 999 cm^3, 6V, aspirado, 75/71 cv a 6.000 rpm, 10,7/10 kgfm a 3.250 rpm
Câmbio: manual, 5 marchas, tração dianteira

REVISÕES

Até 100.000 km
R$ 8.484

SEGURO*

R$ 1.824

CONSUMO

No mês: 13 km/l com 9,3% de rodagem na cidade
Desde abril/23: 13,4 km/l com 31,8% de rodagem na cidade
Combustível: flex (gasolina)

GASTOS NO MÊS

Combustível: R$ 4.799
Seguro: R$ 115
Documentação: R$ 380
Revisão/alinhamento: R$ 1.017

* PERFIL QUATRO RODAS

ines249

OPA
BIER
POMERODE
MUSEU DO AUTOMÓVEL
POMERODE
IMPERDÍVEL

Dolphin no Museu do Automóvel de Pomerode (SC)

FOTO JOÃO VITOR FERREIRA

SORTE E PACIÊNCIA

Repórter encarou viagem de férias para Santa Catarina com o BYD Dolphin e trouxe muitas experiências na bagagem – boas e ruins

Com os outros carros com suas agendas apertadas, o repórter João Vitor Ferreira não tinha escolha para seguir sua programação de férias: foi conhecer a Oktoberfest, em Blumenau (SC) com o BYD Dolphin.

"Se for para resumir, foi um exercício de paciência e de sorte. Eu tive que parar o carro para recarregar três vezes na ida, sendo que o primeiro carregador onde parei não estava funcionando. Na parada seguinte, pouco depois de Registro (SP), havia um carregador Volvo, onde só uma das tomadas rápidas funcionava e já estava em uso, então esperei uma hora com o Dolphin conectado na carga lenta – só recuperou 14% nesse intervalo. Depois, foi de 41 a 100% em 45 minutos e segui viagem", relatou João, que planejou a viagem com o app PlugShare.

Como nosso BYD estava viajando por estados onde nunca esteve antes, também foi necessário fazer o registro em aplicativos de outras redes. Agora nosso carro tem cadastro em sete novos apps da região. "É bem frustrante chegar ao local querendo carregar o carro e ainda ter que fazer todo o processo de registro. Em um eletroponto da On-Charge, em Curitiba (PR), onde havia três carregadores rápidos e mais três lentos, ainda tive dificuldade porque o app primeiro não funcionou, e depois não aceitou o cartão de crédido, então precisei pagar com PIX", conta o repórter, que não necessitou recarregar o carro em Blumenau ou na vizinha Pomerode, só mesmo em Jaraguá do Sul, por onde passou no início da viagem de volta.

Todas as intercorrências, porém, são relacionadas à experiência de recarga do carro e não ao Dolphin em si. "Ficou claro para mim como é importante planejar as recargas com alguma sobra de energia para buscar outro carregador, se necessário, e fazer com que elas coincidam com uma refeição ou momento de descanso, e ficar atento à topografia da estrada. Na volta, fiz três recargas sem deixar chegar a menos de 40% por causa das subidas de serra", conclui João.

BYD DOLPHIN 35.639 km

FICHA TÉCNICA

Versão: GS 180 EV
Motor: elétrico, diant., transversal, síncrono, 95 cv, 18,4 kgfm
Câmbio: automát., 1 marcha, tração diant.

REVISÕES

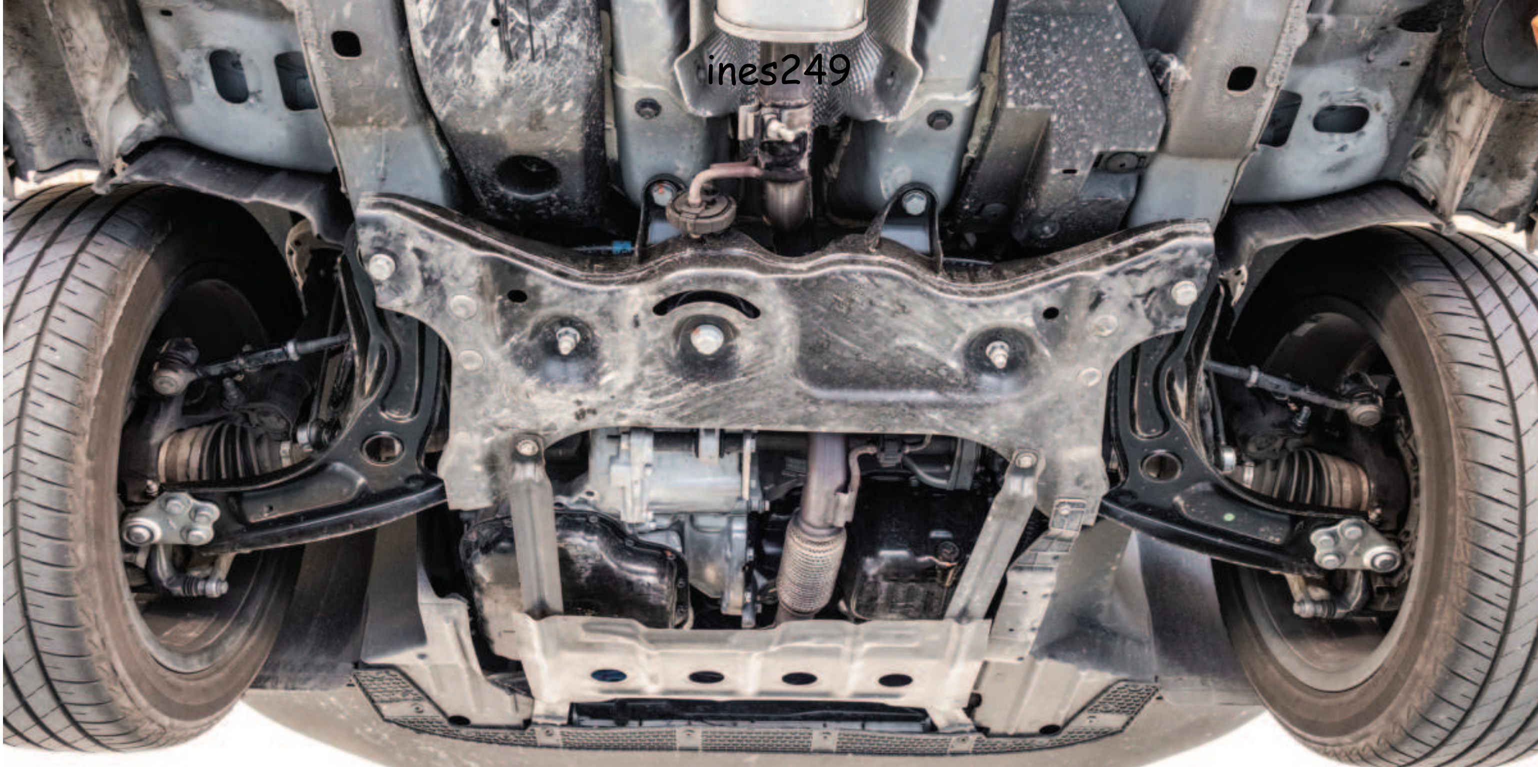
Até 100.000 km: grátis

SEGURO*

R$ 1.570

CONSUMO

No mês: 6 km/kWh, com 43,6% de rodagem na cidade
Desde jan/24: 6,3 km/kWh, com 48,8% de rodagem na cidade
Carregamento: 641,9 kWh, 64h30min, R$ 896


ines249

Limpas e brilhantes, as novas bandejas e bieletas da suspensão

BARULHO DE SÉRIE

Fiat Pulse foi para a revisão dos 20.000 km com a suspensão batendo e ruídos no câmbio CVT e de vento, nas portas, mas só a suspensão teve solução

A revisão de 20.000 km do Fiat Pulse Hybrid teria sido mais simples se não tivéssemos tantos apontamentos. Agendamos na Fiat Balilla de Indaiatuba (SP).

Fomos atendidos na hora marcada. As queixas eram as velhas conhecidas: o barulho de vento nas portas traseiras, o ruído do câmbio acima dos 4.000 rpm e o barulho na suspensão dianteira, especialmente do lado direito. A revisão com alinhamento e balanceamento e troca do filtro de ar-condicionado foi orçada em R$ 1.077. O carro ficou pronto no final da tarde. O consultor disse que regularam as portas traseiras, que as suspensões dianteira e traseira foram reapertadas e que o nível do óleo do câmbio, conferido. Depois, chamou um piloto de testes da loja para andarmos no veículo. O barulho da suspensão havia sumido, mas os ruídos do câmbio e de vento foram taxados como característicos do carro. A contraprova foi andar no Pulse de test-drive, ainda com menos de 300 km rodados e já da linha 2026: também tinha barulho de vento e, pasmem, o barulho do câmbio até pareceu mais alto.

Ao retornar a São Paulo, porém, a suspensão dianteira voltou a bater e, no dia seguinte, ao abastecer o carro, conferimos que a pressão do pneu havia sido reduzida para 32 psi, sendo que utilizamos a pressão de rodagem econômica, de 36 psi. Relatamos isso na pesquisa de satisfação e a oficina entrou em contato.

A pedido, levamos o Pulse à Balilla novamente e o carro dormiu lá. Foi no dia seguinte que nos contataram para dizer que o veículo estava pronto após a substituição da bandeja de suspensão direita. É exatamente o que consta na nota do serviço, que foi coberto pela garantia. Mas ao levantarmos o carro no elevador, verificamos que foi feita a troca das bandejas (com o pivo, que vem junto) e das bieletas tanto da suspensão dianteira direita quanto da esquerda. Agora nosso carro roda como novo. Encontrada a solução para todos os Pulse com o mesmo problema.

FIAT PULSE

21.583 km

FICHA TÉCNICA

Versão: Impetus T200 Hybrid
Motor: 3 cil., diant., transv., 999 cm^3, 12 V, aspirado, 130/125 cv a 5.750 rpm, 20,4 kgfm a 1.750 rpm
Câmbio: automático, CVT, 7 marchas, tração dianteira

REVISÕES

Até 100.000 km
R$ 8.622

SEGURO*

R$ 1.425

CONSUMO

No mês: 10,3 km/l com 59,7% de rodagem na cidade
Desde dez/24: 12,1 km/l com 50,2% de rodagem na cidade
Combustível: flex (gasolina)

GASTOS NO MÊS

Combustível:
R$ 1.352
Revisão:
R$ 1.077

* PERFIL QUATRO RODAS

FOTO FERNANDO PIRES

ines249

EFEITO COLATERAL

Tecnologia embarcada nos carros requer manutenção especializada e dentro das recomendações de fábrica, para evitar uma espécie de bug automotivo

– POR **FERNANDO MIRAGAYA**

Suspensão pneumática autoajustável. Itens de condução semiautônoma. Faróis de xenônio e direcionais. Estes são alguns exemplos de equipamentos que aumentam a segurança e o conforto a bordo, mas que também podem dar uma espécie de bug no automóvel.

Os carros atingiram um nível de tecnologia nunca antes visto, bastante amplo, porém igualmente complexo. O que exige uma atenção especial às recomendações do fabricante no que diz respeito à manutenção.

Imagine o dono de um carro com suspensão pneumática. Depois de usufruir dessa maravilha e passada a garantia, o desavisado proprietário resolve levar o veículo a uma oficina.

O carro sobe no elevador para uma checagem, mas quando desce parece que foi possuído. O amortecedor começa a dar fim de curso, os sensores de altura e a bolsa de ar ficam desregulados e luzes de falhas piscam impiedosamente no painel.

Isso é só um exemplo de relatos de donos de modelos de marcas premium, equipados com suspensão a ar. Só que esses problemas poderiam ser evitados, se o modo de manutenção na central eletrônica do carro, conhecido também como modo de serviço, fosse ativado antes do início da intervenção.

“Quando o veículo é levantado sem colocar o sistema em modo de manutenção, a suspensão entende que o carro está ‘subindo demais’ e tenta compensar automaticamente, ajustando válvulas e pressões de ar. Ao retornar o veículo ao solo, o sistema já estará desregulado”, explica Flavio Cezario,

ILUSTRAÇÃO FABIO BLACK

ines249

Novas tecnologias exigem recursos avançados na hora da manutenção

vice-presidente do Grupo Autoglass.

Isso significa que os carros modernos e tecnológicos dão mais problema? Negativo. A questão é que se a manutenção de um veículo comum já demanda conhecimento, a dos mais sofisticados precisa de ainda mais atenção.

“Os sistemas eletrônicos modernos não são mais sensíveis em termos construtivos ou operacionais. A principal diferença radica na necessidade de seguir os procedimentos estabelecidos pelo fabricante na hora da manutenção”, alerta Diego Riquero, chefe de serviços automotivos da Bosch para América Latina.

FAROL QUEIMADO O mesmo vale para outros equipamentos avançados, como os faróis de xenônio ou full-led. Em muitos veículos é necessário que o sistema de iluminação seja desenergizado antes da substituição de lâmpadas ou do próprio farol.

Então, antes de mexer no farol, é recomendado desligar o motor, remover a chave da ignição, desconectar o polo negativo da bateria e aguardar de cinco a dez minutos – ou até o módulo entrar em repouso. Caso contrário, há risco de queimar o módulo do farol. Ou mesmo a própria lâmpada, devido à alta-tensão residual e sensibilidade dos componentes eletrônicos do conjunto.

“Nos faróis modernos, a alimentação passa por módulos de controle eletrônico. Mesmo com o carro desligado, esses módulos mantêm a tensão residual. Ao desconectar ou conectar a lâmpada sem desenergizar o sistema, ocorre um pico de tensão que pode danificar o circuito interno”, diz Flavio, da Autoglass.

BATERIA FORA DO RITMO Por falar em energia, em muitos veículos modernos o simples processo de trocar a bateria exige atenção aos procedimentos recomendados pela fabricante. Em diferentes modelos é necessário fazer reprogramação ou registro da substituição. Isso porque muitos carros não “entendem” que a peça foi trocada, o que pode causar alertas no quadro de instrumentos, mensagens de erros, falhas em itens como o start-stop do motor, além de reduzir a própria vida útil da bateria.

Uma prática recomendada é, na hora da troca, manter uma bateria auxiliar plugada. Isso para que o BMS (sigla em inglês para battery management system), o sistema que gerencia a bateria, não perca a “memória”.

“O BMS monitora o estado de carga e o estado de saúde do equipamento. Ao adotar esse procedimento, ele não perde os parâmetros iniciais, continua monitorando”, explica Jean Carlos de Paulo, coordenador de engenharia de aplicação da Clarios Heliar.

Ele observa ainda que colocar baterias genéricas, de segunda linha ou de capacidades inferiores às recomendadas pela montadora também causam bugs nos veículos.

“A bateria é calibrada para aquele determinado veículo. Quando coloca uma peça genérica, por exemplo, o BMS não consegue ler os parâmetros que foram feitos na fábrica e vai desabilitar módulos e até sistemas de segurança, como o ADAS”, reforça o executivo da Heliar.

ADAS TAMBÉM REQUER ATENÇÃO Por falar em ADAS, a manutenção dos dispositivos que servem aos itens de auxílio à condução também demandam cuidados. Danos em partes da carroceria onde estão instalados sensores, ou nos vidros com câmeras e radares, podem interferir na calibragem desses equipamentos.

“O ADAS depende de sensores, câmeras e radares que precisam estar perfeitamente alinhados com a geometria do veículo para funcionar corretamente. Se houver desalinhamento, mesmo de poucos milímetros, o sistema pode interpretar informações de forma errada”, adverte Flavio Cezario. Entre as falhas, frenagem autônoma indevida ou tardia, alertas incorretos de colisão ou de invasão de faixa ou mesmo problemas no controle de cruzeiro adaptativo.

OLHO NA OFICINA Por essa razão, para quem realiza revisões fora da rede de concessionárias depois de passada a garantia, a recomendação é ficar atento à estrutura da oficina.

Diego Riquero, da Bosch, pontua que, para trabalhar com os novos sistemas de eletrônica embarcada, uma oficina deve ter, por exemplo, scanners de diagnóstico com acesso liberado pela montadora e com informações técnicas e de procedimentos.

“É importante escolher uma oficina que conte com equipamentos, softwares e capacitações técnicas específicas para trabalhar com veículos com alta tecnologia embarcada, caso contrário existe um alto risco de gerar danos consequentes por não seguir os procedimentos, os quais geram prejuízos muito elevados”, ressalta o executivo da Bosch.

ines249

Em 2015, a nova versão diesel disparou na preferência dos consumidores

A PARTIR DE R$ 85.000 (2015)

DISCOVERY SPORT (2015 A 2019)

Praticidade, conforto e prestígio na medida exata. Mas sua manutenção não admite descuido – POR **FELIPE BITU**

Derivado do Range Rover Evoque, o Discovery Sport estreou no Salão de 2014 para substituir o Freelander 2 como Land Rover de entrada. Foi bem-sucedido, chegando a ser o importado mais vendido do país, com quase 400 unidades/mês.

Seu destaque era a terceira fila de assentos, mesmo tendo apenas 4,59 metros de comprimento: a configuração 5+2 foi possível graças à suspensão traseira multilink minimamente invasiva, que permitiu a instalação de dois (pequenos) bancos rebatíveis.

Do Evoque também veio o motor 2 litros turbo com 240 cv e 34,7 kgfm constantes entre 1.800 e 4.000 rpm. E câmbio automático ZF de 9 marchas, que trabalha em conjunto com o sistema Terrain Response, que ajusta a tração de acordo com o tipo de terreno.

Apresentada no final de 2015, a versão diesel disparou na preferência do público com o motor Ford Duratorq 2.2 com 190 cv e 43 kgfm. A nacionalização (2016) trouxe o motor diesel Ingenium de 2 litros, 180 cv e 43,9 kgfm (10 cv a menos e 1 kgfm a mais).

A dica é jamais abrir mão da terceira fileira de bancos, opcional mais desejado. Independente do combustível, as versões são as mesmas. Menos sofisticada, a SE traz sete airbags, ar-condicionado bizona, multimídia, sensores crepuscular e de chuva, bancos de couro e tecido, piloto automático, controles eletrônicos de tração e frenagem e assistente de frenagem de emergência. O teto solar é oferecido na versão intermediária HSE, que acrescenta faróis de led, rodas aro 19, bancos totalmente de couro (dianteiros com ajustes elétricos), sensor de estacionamento dianteiro, saída de ar-condicionado para os bancos traseiros e sistema de som com 11 alto-falantes.

A topo de linha HSE Luxury acrescenta faróis de xenônio, bancos com ajustes elétricos e memória (dianteiros climatizados), USB na segunda fileira e som Meridian com 17 alto-falantes.

No modelo 2018 os motores da família Ingenium passaram a equipar todas as versões. Movido a gasolina, o 2 litros com 240 cv e 35 kgfm a 1.750 rpm. A HSE ganhou duas opções: o de 180 cv e outro de 240 cv e 51 kgfm.

No final de 2018 o motor Ingenium de ciclo Otto tornou-se flexível: a potência de 240 cv foi mantida. O torque máximo caiu para 34,6 kgfm, mas chegando mais cedo, aos 1.250 rpm. Reestilizado, o modelo 2020 marcou a chegada da plataforma PTA.

Antes de fechar negócio, lembre-se que valores muito atraentes podem esconder armadilhas relacionadas a procedência e histórico de manutenções: como todo Land Rover, o Discovery Sport exige mão de obra qualificada e suas peças de reposição estão longe de ser acessíveis.

ONDE O BICHO PEGA

TURBOCOMPRESSOR (ECOBOOST) Queda na pressão é quase sempre causada por trincas no coletor de escapamento, que por sua vez é integrado à carcaça quente da turbina. Também pode haver falha na vedação da válvula de descarga.

FILTRO DPF (FORD DURATORQ) A posição do filtro dificulta atingir a temperatura necessária para uma regeneração eficaz. Tal situação leva a ciclos de regeneração falhos, que resultam em excesso de combustível, que contamina o óleo lubrificante.

CORRENTE DE COMANDO (INGENIUM) Ruídos na partida a frio e perda de potência são indícios de desgaste da corrente de comando e suas guias, agravado pela contaminação do lubrificante ou troca fora do prazo determinado pelo fabricante.

INJEÇÃO DIRETA (TODOS) O aumento no percentual de etanol pode comprometer a vida útil da bomba de alta pressão e dos injetores em razão da maior absorção de água, de suas características corrosivas e da presença de impurezas.

RECALL Os chassis com final GT200028 a HH651054 (modelos 2015 a 2017) foram convocados para substituição dos deflagradores dos airbags dianteiros. Consulte o chassi com a rede autorizada.

ines249

DISCOVERY
SPORT
QUATRO RODAS

Suspensão multilink liberou espaço para terceira fila de bancos, na traseira

FOTOS FERNANDO PIRES

PREÇO MÉDIO DOS USADOS*

MODELO	2015	2016	2017	2018	2019
SE 2.0 TB SI4	88.675	100.231	115.313	120.911	133.792
HSE 2.0 TB SI4	102.450	107.442	117.969	130.700	141.304
HSE LUXURY 2.0 TB SI4	98.705	111.408	117.933	139.780	147.544
SE 2.2 4X4 DIESEL	-	110.267	-	-	-
HSE 2.2 4X4 DIESEL	-	115.798	131.625	-	-
HSE LUXURY 2.2 4X4 DIESEL	116.733	119.652	128.186	-	-
HSE 2.0 4X4 DIESEL	-	111.052	120.102	132.008	144.213
HSE LUXURY 2.0 4X4 DIESEL	-	-	125.241	-	-

* VALORES EM REAIS CALCULADOS PELA FIPE BRASIL PARA A COMPRA PELO PARTICULAR

PREÇO DAS PEÇAS

PEÇAS	ORIGINAL	PARALELO
PARA-CHOQUE DIANTEIRO	R$ -	R$ 3.100
FAROL (cada)	R$ -	R$ 8.300
PASTILHAS DE FREIO (jogo dianteiro)	R$ -	R$ 1.617
DISCO DE FREIO (par)	R$ -	R$ 2.899
AMORTECEDORES (jogo)	R$ -	R$ 20.762

A VOZ DO DONO

NOME: Maria Paula Barbosa
IDADE: 47 anos
PROFISSÃO: empresária
CIDADE: Curitiba (PR)

O QUE EU ADORO

"A Land Rover não perdeu sua essência: o interior tem uma atmosfera requintada, com pitadas de Range Rover. Seu tamanho é ideal para vagas de apartamento: conforto e praticidade perfeitos para o dia a dia."

O QUE EU ODEIO

"A terceira fileira leva apenas crianças ou adultos em trajetos curtos. A abertura automática do porta-malas faz falta. A nova composição do diesel aumentou os gastos com manutenção: hoje teria a versão flex."

NÓS DISSEMOS

Colonização
inglesa

A

JANEIRO DE 2015 (QR 665) "Mas o compromisso entre estabilidade e conforto foi bem afinado, pois o utilitário se revelou ágil e eficiente numa sequência de curvas em ziguezague, com uma estabilidade que lembra mais um hatch que um SUV. E sempre conservando bons níveis de conforto para toda a família. A direção é bem rápida e precisa e tem boa capacidade de se comunicar com o piso, porém o que mais agrada é o ótimo isolamento acústico."

PENSE TAMBÉM EM UM...

VOLVO XC60 A versão híbrida T8 tem motor 2.0 de 320 cv com turbo e compressor, auxiliado por um motor elétrico de 87 cv. Vai de 0 a 100 km/h em 5,9 s e faz 18,8 km/l na cidade e 16,8 km/l na estrada. Por ser um híbrido plug-in, pode ser carregado em uma tomada. Movida a diesel, a D5 tem um motor 2.0 com dois turbos: são 235 cv e 48,9 kgfm para ir de 0 a 100 km/h em 8,8 s, com médias de 10,8 km/l na cidade e 13,9 km/l na estrada.

ines249

CIDADE FUTURISTA

A Toyota inaugurou a Woven City, uma cidade no Japão criada para testar novas tecnologias e conceitos

POR **NICOLAS TAVARES**

Testar novas tecnologias de mobilidade fora dos ambientes controlados é uma dor de cabeça para as fabricantes. Foi por conta de um acidente fatal, ocorrido em 2018, com um protótipo de carro autônomo, por exemplo, que a Toyota suspendeu os testes que vinha fazendo com a Uber nas ruas dos Estados Unidos.

No entanto, é necessário ter a experiência real para que a tecnologia seja desenvolvida e validada. A solução da Toyota foi criar uma cidade que está preparada para servir de campo de provas para as invenções (incluindo produtos e serviços diversos, não só de mobilidade). Assim nasceu a Woven City, uma área na prefeitura de Shizuoka (na região central do Japão), que foi inaugurada em setembro, recebendo os primeiros 100 moradores.

O propósito é convidar universidades, startups e empreendedores que queiram testar novos conceitos, produtos e serviços. Irá além de cooperações mais óbvias, como a Eneos fornecendo energia e a NTT na área da telecomunicação. Há algumas colaborações bem curiosas, como a Nissin utilizando o local para experimentar novas comidas ou a UCC Japan estudando os efeitos do café na produtividade e criatividade. Oito parceiros já estão operando no local e a Toyota está terminando as negociações com mais 11 empresas, com a meta de chegar a 19 inventores.

A própria Toyota admite que não sabe o que exatamente sairá deste experimento, de tão ambicioso que é. Algumas das invenções podem render frutos, ainda que leve anos, enquanto outros podem ser descartados. É o custo de tentar prever o futuro.

AOS PÉS DO MONTE FUJI

O terreno de uma antiga fábrica da Toyota foi o local escolhido para abrigar o projeto que utiliza um espaço de 50.000 m², na primeira fase, com planos de chegar a 708.000 m² no total, quando terá 2.000 residentes

ENERGIA LIMPA

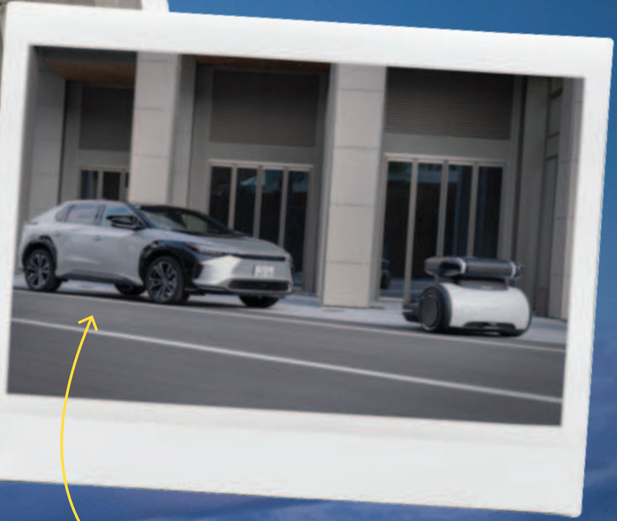
Pensando no potencial do hidrogênio, a Toyota aproveita a Woven City para testar a aplicação do combustível não só nos veículos como na rede elétrica da cidade. Além do hidrogênio, o ecossistema utiliza energia solar.

PELA TERRA E PELO AR

Ter uma cidade estruturada permite o teste de várias modalidades de transporte. Além de automóveis autônomos, compartilhados e guiados por um pequeno robô, a comunidade terá táxi aéreo na forma de "carros voadores" e pequenos patinetes elétricos. O e-Palette, usado nas Olimpíadas de Tóquio, em 2020, servirá tanto de ônibus autônomo como de food truck e furgão de entregas.

ILUSTRAÇÕES E FOTOS DIVULGAÇÃO

ines249



LOGÍSTICA SUBTERRÂNEA

Um dos testes realizados é o de entregas autônomas. Veículos circulam por ruas subterrâneas, deixando os pacotes no centro de distribuição de cada prédio. De lá, uma plataforma retira a encomenda e entrega na porta do morador, eliminando a necessidade de esperar pela encomenda ou ter que buscá-la.

VALET ROBOTIZADO

O experimento com carros autônomos começará com um sistema de compartilhamento. Um robô de duas rodas, chamado Guide Mobi, se conecta com o veículo eletronicamente para guiá-lo até o destino, como se estivesse rebocando o automóvel, utilizando radares a laser e câmeras para observar os arredores durante o trajeto.

ines249

QUEIMANDO TUDO

O que é o filtro DPF e como fazer a sua regeneração em uma Nissan Frontier 2020?

MAURO SHINJI, SÃO PAULO (SP)

Impurezas são queimadas pelos gases do escapamento

O filtro DPF nada mais é que um filtro de partículas poluentes. No geral, sua regeneração é automática, graças a uma ação do motor que aumenta a temperatura dos gases de escape, eliminando o material retido no filtro. Mas, quando o uso do motor a diesel não é o ideal, é necessário fazer a regeneração manual. “Algumas condições de uso não permitem esta queima automática: o regime de rotação do motor em baixa, como o uso frequente em baixas velocidades ou utilização do veículo por curtos períodos de tempo”, explica Ricardo Abe, gerente sênior de engenharia da Nissan.

No caso da Frontier é bem fácil saber quando o carro precisa da regeneração manual: “Se a luz de advertência do DPF se acender e a luz indicadora do interruptor de regeneração do DPF piscar, é necessário estacionar o veículo com segurança, longe de materiais inflamáveis e não desligar o motor”, instrui Abe. Depois, basta apertar o interruptor e o giro do motor começará a subir, dando início ao processo que leva em torno de 45 minutos. Ao final, as rotações irão normalizar e a luz no painel se apagará. Caso isso não seja feito, Abe alerta que o motor pode ter problemas de desempenho, sendo necessário visitar uma concessionária.

Com o sistema start-stop ligado, o motor tem um processo diferente de religamento se comparado a uma partida normal?

– JOSÉ LUIZ BALTAZAR, UBERLÂNDIA (MG)

O engenheiro Erwin Franieck, conselheiro da SAE Brasil, explica que, em uma partida com o carro desligado, “o sistema de ignição e injeção precisa detectar o ponto morto superior de um dos cilindros para definir a próxima injeção e ignição”.

Já em uma partida do sistema start-stop, quando paramos em um semáforo, por exemplo, Franieck diz que o motor “decora” a posição em que o cilindro parou no momento do desligamento. Assim, antes de o motor de partida ser acionado, o sistema já identificou qual cilindro será o responsável por iniciar a ignição, ganhando alguns milissegundos, que melhoram a qualidade da repartida.

Start&Stop desativado

Motor liga mais rápido com o start-stop

ines249

Por que quando acelero forte meu carro em uma arrancada o volante costuma jogar para o lado? – MARCELO AUGUSTO BRAGA, GUARULHOS (SP)

Esse fenômeno é comum e tem até nome: torque steer, ou esterçamento involuntário. Não é um defeito, apesar de ser agravado quando o veículo não está com a manutenção em dia, mas sim uma característica mecânica, sendo mais perceptível em carros de tração dianteira e com potência e torque elevados.

Segundo Mário Pinheiro, especialista em dinâmica veicular da SAE Brasil, o torque steer acontece porque, dependendo da mecânica do carro, os semieixos podem ter tamanhos e massas diferentes. Essa diferença faz com que uma roda receba mais torque que a outra, fazendo com que a direção "jogue" o carro para o lado que recebe mais força.

"Essa é a causa principal e, claro, as fabricantes de veículos já resolveram isso com a massa de compensação em um dos semieixos quando eles não são exatamente do mesmo tamanho", explica Pinheiro. Porém, o especialista cita que o desgaste desigual dos pneus, além do mau estado das juntas homocinéticas e de peças de suspensão podem alterar a geometria de direção, levando ao esterçamento involuntário.

Más condições do veículo agravam o torque steer

Quero trocar as medidas dos pneus de fábrica no meu VW Virtus Exclusive. Quais são as consequências dessa troca? – MÁRIO PEIXOTO, ARACAJU (SE)

QUATRO RODAS
Trocar as medidas originais não é recomendado

Os pneus que vêm de fábrica são rigorosamente testados durante os processos de homologação para oferecer maior conforto, segurança e economia, de acordo com os padrões definidos pela montadora. Por isso, a substituição do conjunto por uma medida diferente não é recomendada.

André Drigo, gerente executivo de desenvolvimento do veículo completo da Volkswagen do Brasil, explica que qualquer alteração pode ter consequências indesejáveis ao motorista: "Os pneus com diâmetro maior, por exemplo, podem ocasionar interferências na carroceria e/ou no conjunto de suspensão, comprometendo a integridade do veículo, e até afetar o consumo de combustível, nível de ruído e o conforto de rodagem".

FOTOS FERNANDO PIRES, MARCO DE BARI E DIVULGAÇÃO

ines249

Marcelo, um dos proprietários que assinaram uma petição reivindicando solução

FOTO MARCELO FERNANDES

CRISE CLIMÁTICA

Proprietários do Haval H6 relatam problemas no ar-condicionado do carro. GWM diz que está trabalhando sobre o tema

- POR **WALDEZ CARMO AMORIM**

A petição pública assinada por mais de 260 proprietários de Haval H6, e as diversas reclamações nas concessionárias GWM, em relação ao mau funcionamento do ar-condicionado do veículo (que não reconhece as temperaturas ajustadas e provoca embaçamento do para-brisa) resultou no Boletim Técnico de Serviço 016-25, de 29 de julho, que tem o objetivo de "instruir a rede de concessionários GWM a analisar e identificar problemas no sistema.

Um dos reclamantes que assinaram o documento intitulado "Obrigar a GWM solucionar o problema do ar-condicionado do Haval H6", disponível no endereço *https://chng.it/VpZ8wCnvgW*, é o engenheiro Marcelo Souza Fernandes, de Santana de Parnaíba (SP), dono de um Haval PHEV 19 2025. Ele se queixa que o aparelho de seu carro "esquenta, ou esfria, demais e embaça o vidro do carro". Esse problema é mais crítico nas regiões mais frias do país, como relata o servidor público Luciano Zimmer, de Curitiba (PR), dono de um Haval H6 Premiun 2024. "O ar-condicionado é bugado, impreciso no controle de temperatura, embaça o vidro, e não reconhece temperaturas diferentes no modo dual zone", afirma.

O POVO RECLAMA

"O ar-condicionado torna as viagens longas e desconfortáveis. Já tentei de tudo para o ar quente se misturar com o ar frio e, assim, encontrar a temperatura ideal, mas não consigo. Minha gambiarra é ligar o dual zone com um lado frio e o outro lado quente.

Relato de um proprietário de um Haval GT que assina a petição

"É uma vergonha um carro nesse padrão e preço ter um sistema de ar-condicionado pior que o de um carro popular. Gela muito ou fica um forno. A temperatura mostrada pela internet não condiz com a realidade. Até os sensores de temperatura dos pneus são mais úteis."

Relato de um proprietário de H6, de Pelotas (RS), na petição pública

"Uso o ar como se fosse manual, deixo no mínimo e fico ligando e desligando. O automático realmente é muito estranho. Acho que tem a ver com o sensor de temperatura pela internet."

Dono de H6, na petição

O defeito pode comprometer a segurança a bordo, como conta o cientista Guilherme Lima, do Rio de Janeiro, proprietário de um H6 PHEV 34 2025. "Percebi o problema na unidade em que fiz o test-drive no carro", lembra o cientista. "Na ocasião, comentei com o vendedor que o ar-condicionado não estava gelando bem e ele me disse que era por causa do calor no Rio de Janeiro", afirma Guilherme, que mesmo assim comprou o H6. "Ao receber o carro, porém, percebi que isso é um problema crônico", aponta dizendo que quase bateu o carro mais de uma vez, "por causa do embaçamento e por ter de ajustar a temperatura a toda hora enquanto dirigia".

A GWM diz que "identificou relatos de clientes do modelo Haval H6 sobre o funcionamento do sistema de ar-condicionado e, com isso, está trabalhando sobre esse tema para em breve trazer novidades para seus consumidores". QR

ines249

EDITORA Abril
Fundada em 1950

Publisher: Fábio Carvalho
CEO: Mauricio Lima

QUATRO RODAS

Diretor de redação: Paulo Campo Grande

Editor: Henrique Rodriguez **Repórteres:** Guilherme Fontana, Henrique Rodriguez , Isadora Carvalho, João Vitor Ferreira e Nicolas Tavares Estagiária: Cristiane Barreto **Arte: Editor de arte:** Fabio Paiva **Editor de video e Fotografia:** Fernando Pires **Piloto de Teste:** Leonardo Barboza
www.quatrorodas.com.br • www.youtube.com/quatrorodas • Instagram: @quatro_rodas

---

"VP DE PUBLISHING (CPO)" Andrea Abelleira **"DIRETOR DE TECNOLOGIA "** Filipe Gomes, **"DIRETOR DE DISTRIBUIÇÃO E NOVOS NEGÓCIOS"** Erik Carvalho, **"DIRETOR DE PUBLICIDADE"** Ciro Hashimoto, **"DIRETOR DE ASSINATURAS"** Alberto Pirro, **"GERENTE EXECUTIVA DE PROJETOS ESPECIAIS"** Juliana Caldas.

Redação e Correspondência: Av. Alcides Sangirardi, 301, Usina São Paulo – Espaço C, Cidade Jardim, São Paulo/SP, CEP 05672-015

QUATRO RODAS 799 (ISSN 0033-5908), ano 66, é uma publicação mensal da Editora Abril. QUATRO RODAS não admite publicidade redacional.

IMPRESSA NA PLURAL INDÚSTRIA GRÁFICA LTDA. Av. Marcos Penteado de Ulhôa Rodrigues, 700, Tamboré, Santana de Parnaíba, SP, CEP 06543-001

IVC | GoRead

GRUPO Abril

www.grupoabril.com.br

QUATRO RODAS

Às suas ordens

Vendas Assinaturas
www.assineabril.com.br

Vendas corporativas e vendas em lote:
assinaturacorporativa@abril.com.br

Atendimento exclusivo para assinantes:
minhaabril.com.br

WhatsApp: (11) 3584-9200
Telefones: SAC (11) 3584-9200
Renovação 0800 7752112

De segunda a sexta-feira,
das 9h às 17h30

atendimento@abril.com.br

EDIÇÕES ANTERIORES
Todo acervo publicado de Quatro Rodas está no App Quatro Rodas.
Baixe aqui:

Apple Store **Play Store**

LICENCIAMENTO DE CONTEÚDO
Para adquirir os direitos de reprodução de textos e imagens, envie um e-mail para:
licenciamentodeconteudo@abril.com.br

LICENCIAMENTO DE MARCA
Para inserir as marcas do Grupo Abril em produtos e negócios, envie um e-mail para:
licenciamento@abril.com.br

PARA ANUNCIAR NO ESPAÇO DIGITAL E IMPRESSO
e-mail: publicidade@abril.com.br

TRABALHE CONOSCO
https://talentosabril.vagas.solides.com.br

ines249

Entre os automóveis, o VW Polo Robust é o campeão em descontos

FOTO DIVULGAÇÃO

PREÇO PRATICADO

Modelos mais vendidos do mercado são negociados por valores bem abaixo do anunciado

– POR **JOÃO VITOR FERREIRA**

No mercado zero-km existem dois tipos de preço para os carros: os divulgados em tabelas e os que efetivamente os carros são vendidos. Entre um e outro existe a lei da oferta e da procura, as negociações entre vendedores e compradores. Segundo um estudo recente, PVZ Precificação de Veículos Zero km, da empresa Megadealer, com dados da Auto Avaliar, em agosto deste ano, o desconto médio aplicado nas transações com carros zero-km foi de 7,3%.

Na prática, isso significa que, enquanto a média do preço sugerido pelas montadoras (chamado de MRSP) foi de R$ 167.871, o ticket médio pago pelo consumidor foi de R$ 155.642. Entre as marcas, Renault e Jeep são as campeãs de desconto, oferecendo médias de 10,7% e 10,6%, respectivamente. A GWM é a mais difícil de se conseguir alguma redução, com um desconto médio de apenas 0,6%, seguida pela Caoa Chery, com média de 1,4%.

Dentre os carros mais vendidos do Brasil até o momento, alguns são comercializados com bons descontos, segundo o estudo. Nas transações da primeira quinzena de setembro, a Fiat Strada Endurance e o VW Polo Robust tiveram redução média de 19,5%, um dos maiores do país. Em números mais concretos, isso significa que o preço médio das negociações da picape foram de R$ 91.198, ante o MRSP de R$ 111.990. No caso do Polo Robust, o cliente pode levá-lo para casa por R$ 76.383, um belo abatimento frente ao preço sugerido de R$ 93.660.

Ambos são versões simples e voltadas para frotistas. São justamente elas que têm os maiores descontos, mas é possível encontrar bons negócios também para carros mais sofisticados. O VW T-Cross, SUV mais vendido do Brasil, tem 8,8% de desconto médio na versão Highline (MRSP de R$ 189.990 mais R$ 1.454 de pintura), sendo negociado por R$ 174.518. Entre os SUVs médios, o Jeep Compass Blackhawk Hurricane (MRSP de R$ 279.990 mais R$ 1.651), o topo de linha, custa em média R$ 30.000 a menos do que o anunciado. Com um desconto de 11,2%, ele é negociado por um valor médio de R$ 249.990.

RANKING DE SETEMBRO

Os automóveis e comerciais leves mais vendidos do mês

COLOCAÇÃO		UNIDADES	VARIAÇÃO
1	FIAT STRADA	13.876	+1
2	VW POLO	10.647	-1
3	FIAT ARGO	9.484	=
4	HYUNDAI HB20	8.796	+2
5	VW SAVEIRO	8.154	+5
6	VW TERA	7.610	+13
7	TOY. COROLLA CROSS	7.282	-3
8	CHEVROLET ONIX	7.039	+1
9	NISSAN KICKS	6.319	+5
10	HYUNDAI CRETA	5.953	-2
11	CHEVROLET TRACKER	5.657	+2
12	RENAULT KWID	5.439	=
13	FIAT FASTBACK	5.344	-2
14	JEEP COMPASS	5.291	+1
15	FIAT TORO	5.174	+11
16	CHEVROLET ONIX PLUS	5.169	=
17	HONDA HR-V	5.041	+3
18	FIAT MOBI	4.741	-11
19	VW T-CROSS	4.736	-14
20	JEEP RENEGADE	4.547	+5
21	VW NIVUS	4.173	-7
22	TOYOTA HILUX	4.066	=
23	HYUNDAI HB20S	3.883	+7
24	FIAT PULSE	3.756	-6
25	CAOA CHERY TIGGO 7	3.742	-2

+2 Posições em relação ao mês anterior
-2 Posições em relação ao mês anterior
= Mesma posição em relação ao mês anterior
*Primeira vez a aparecer no ranking

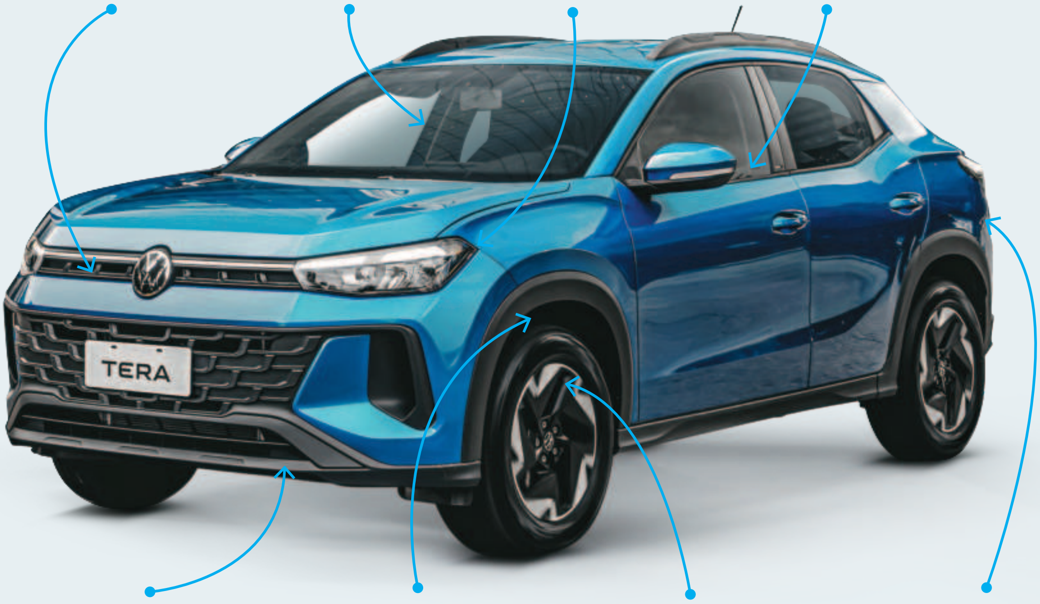
Pesquisa: Fenabrave

QUEM CHEGA

RAM 3500 A maior picape do Brasil estreia sua reestilização, que vai além do visual, trazendo também novidades mecânicas. A Ram 3500 está equipada com o novo motor 6.7 Cummins, com turbocompressor de geometria variável, que entrega 436 cv e 148,7 kgfm. Feita para o reboque de grandes cargas, ela ganha também uma nova transmissão automática de oito marchas.

ines249

RAIO X: VW TERA 170 TSI R$ 118.890



PARA-CHOQUE DIANTEIRO
R$ 2.365

PARA-BRISA
R$ 1.715

FAROL ESQUERDO
R$ 2.650

RETROVISOR ESQUERDO
R$ 667

KIT DE EMBREAGEM
R$ 1.572

AMORTECEDOR DIANTEIRO
R$ 594

PASTILHAS DE FREIO
R$ 706

LANTERNA TRASEIRA DIREITA
R$ 1.297

Pela primeira vez desde que começou a ser vendido, o VW Tera foi o líder mensal de emplacamentos entre os SUVs. Das quatro versões disponíveis, a 170 TSI é a mais barata entre as equipadas com motor 1.0 turbo, custando R$ 10.000 a menos que a Comfort AT. O câmbio manual de cinco marchas pode não ser o favorito, mas esse conjunto teve as melhores médias de consumo em nossos testes. De fábrica ainda é equipado com ar, central multimídia e até frenagem autônoma.

QUANTO CUSTA PARA MANTER?

REVISÕES ATÉ 60.000 KM	**R$ 5.591**
SEGURO	**R$ 1.455**
CESTA DE PEÇAS	**R$ 11.566**
CONSUMO (KM/L)	**14,3 (URB.) / 18,2 (ROD.)**

FOTOS DIVULGAÇÃO

PORSCHE 911 TURBO S O carro-chefe da Porsche teve sua pré-venda iniciada no Brasil. Na versão cupê, o 911 Turbo S parte dos R$ 2.100.000, enquanto a conversível começa em R$ 2.150.000. De especial, o novo Turbo S introduz o sistema híbrido T-Hybrid, que combina um motor elétrico integrado ao câmbio e dois turbocompressores elétricos. O motor é um seis-cilindros boxer 3.6 com 711 cv.

OMODA 7 A briga entre os SUVs híbridos chineses está ganhando um novo concorrente. Trata-se do Omoda 7, que entra em pré-venda sem um preço definido. Tudo o que a marca divulga é que ele custará abaixo dos R$ 260.000. A Omoda, até o momento, também não revelou todos os detalhes do conjunto mecânico, mas é provável que seja o mesmo do SUV da marca “irmã”, Jaecoo 7.

OMODA 5 O Omoda 5 é o outro lançamento da marca para este mês. Trata-se da versão HEV do elétrico E5, que já é vendido no Brasil. Ele é equipado com motor 1.5 turbo de 143 cv e outro elétrico de 204 cv. É esse segundo que move o carro na maior parte do tempo, enquanto o motor a combustão só traciona as rodas acima dos 70 km/h, funcionando de maneira semelhante ao Haval H6.

ines249

ENTENDA NOSSA TABELA

Tabela Preço sugerido pela fábrica para o pacote básico daquela versão, válido para o Brasil, exceto São Paulo · **Desv.** variação entre os preços de tabela do modelo novo e do seminovo anunciado por lojistas doze meses depois (valores com sinal +, indicam valorização) · **Câmbio** tipo e número de marchas do câmbio que equipa a versão · **AEB** frenagem autônoma de emergência · **S&S** sistema start-stop · **MM** central multimídia · **AB** número de airbags de série na versão · ☑ item de série · **O** item opcional · **-** item não disponível · entre parênteses, país de fabricação do veículo

AGRALE 35 Concessionárias (54) 32388000

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Marruá 2.8 AM 4X4 CD 150cv (BRA)	428.705	-	MT5	-	-	-	0
Marruá 2.8 AM 4X4 300 150cv (BRA)	378.045	-	MT5	-	-	-	0

AUDI 42 Concessionárias 08007772834

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
A3 Sedan 2.0 Performance Black 204cv (ALE)	344.990	-7,68%	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sedan 2.0 Advance 204cv (ALE)	294.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sedan 2.0 Performance 204cv (ALE)	324.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sportback 2.0 S Line 204cv (ALE)	329.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
A3 Sportback 2.0 Performance Black 204cv (ALE)	349.990	-1,05%	DCT7	☑	☑	☑	6
A5 Sedan 2.0 Performance S Line 272cv (ALE)	379.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Prestige TFSI quattro 231cv (BRA)	299.990	-2,73%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Performance TFSI quattro 231cv (BRA)	333.990	-2,11%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Perform. Black P. TFSI quattro 231cv (BRA)	359.990	-1%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Sportback P. TFSI quattro 231cv (BRA)	353.990	-0,94%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q3 2.0 Sportback P. B. P. TFSI quattro 231cv (BRA)	379.990	-1,94%	DCT6	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 Advanced TFSI quattro 265cv (MEX)	424.990	-6,14%	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S-Line TFSI quattro 265cv (MEX)	484.990	-11,23%	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S-Line Black TFSI quattro 265cv (MEX)	468.990	-7,14%	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 Perform. TFSIe quattro PHEV 367cv (MEX)	480.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 P.Black TFSIe quattro PHEV 367cv (MEX)	502.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S.b. P. TFSIe S tronic PHEV 374cv (MEX)	510.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Q5 2.0 S.b. P. B. TFSIE S tronic PHEV 367cv (MEX)	532.990	-	DCT7	☑	☑	☑	5
Q6 e-tron Performance quattro 387 cv (ESL)	559.990	-	AT1	☑	☑	☑	8
Q6 e-tron Perform. Black quattro 387 cv (ESL)	624.990	-	AT1	☑	☑	☑	8
Q7 3.0 S.Line TFSI quattro 340cv (ESL)	715.990	+1,04%	AT8	☑	☑	☑	6
Q8 3.0 Perform. Black TFSI quattro 340cv (ESL)	794.990	-1,84%	AT8	☑	☑	☑	8
Q8 e-tron Performance Black quattro 408 cv (ESL)	699.990	-	AT1	☑	☑	☑	10
Q8 e-tron Sportback PB. quattro 408 cv (ESL)	729.990	-	AT1	☑	☑	☑	10
e-Tron GT quattro 408 cv (BEL)	769.990	-6,27%	AT1	☑	☑	☑	10
RS e-tron GT quattro 598cv (ALE)	1.104.990	-14,54%	AT2	☑	☑	☑	10
RS6 Avant Perform. 4.0 TFSI quattro 600cv (ALE)	1.251.990	-9,07%	AT8	☑	☑	☑	6
RS Q8 TFSI Triptronic quattro 600cv (ALE)	1.339.990	10,20%	AT8	☑	☑	☑	10

ASTON MARTIN 1 Concessionária (11) 3627-3040

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
DBX707 707cv (GAL)	3.800.000	-	DCT9	☑	☑	☑	6
Vantage Coupe 510cv (ING)	2.800.000	-	AT8	☑	-	☑	6
DB12 Coupe 680cv (GAL)	3.500.000	-	AT8	☑	☑	☑	6
Vanquish 835cv (ING)	5.400.000	-	AT8	☑	-	☑	8

BMW 51 Concessionárias 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
118i M Sport 140cv (ALE)	320.950	-	DCT7	☑	☑	☑	6
220i Gran Coupé M Sport 184cv (ALE)	320.950	-	DCT7	☑	☑	☑	6
320i GP 184cv (BRA)	346.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
320i M SPORT 2.0 AT 184cv	387.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
320i Sport GP 184 cv (BRA)	365.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
330e M Sport PHEV 252 cv (MEX)	455.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
420i Cabrio M Sport 460 cv (ALE)	504.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
530e Cabrio M Sport 292 cv (ALE)	602.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
X1 sDRIVE 20i X GP 204cv	319.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
X1 sDrive 20i X Line 204cv (BRA)	362.950	-12,86	AT8	☑	☑	☑	6
X1 sDrive 20i M Sport 204cv (BRA)	383.950	-11,48%	AT8	☑	☑	☑	6
X2 M35i xDRIVE 2.0 306 cv	533.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
X2 sDrive 20i M Sport 204cv (BRA)	407.950	-11,48%	AT8	☑	☑	☑	6
X3 M50i 381cv (BRA)	625.950	-3,42%	AT8	☑	☑	☑	6
X4 xDrive30i M Sport 252cv (BRA)	458.950	+0,82%	AT8	☑	☑	☑	6
X4 M40i 387cv (BRA)	649.950	-1,43%	AT8	☑	☑	☑	6
X5 xDrive50e X-Line 490cv (EUA)	786.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
X5 xDrive50e M Sport 490cv (EUA)	838.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
X6 xDrive40i M Sport 625cv (EUA)	881.950	+7,07%	AT8	☑	☑	☑	6
X6 M Competition 625cv (ALE)	1.298.950	-3,82%	AT8	☑	☑	☑	6
X7 M xDrive40i M Sport 381cv (ALE)	999.950	-3,82%	AT8	☑	☑	☑	6
X7 M 60i 530cv (ALE)	1.282.950	-3,82%	AT8	☑	☑	☑	6
i4 eDrive35 M Sport 286 cv (ALE)	469.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
i4 eDrive40 M Sport 340 cv (ALE)	582.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
i4 M50 544 cv (ALE)	675.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
i5 M60 601 cv (ALE)	795.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
iX xDrive40 BEV 326cv (EUA)	727.950	-1,51%	AT1	☑	☑	☑	6
iX xDrive50 Sport BEV 523cv (EUA)	924.950	+2,13%	AT1	☑	☑	☑	6
iX M60 BEV 619cv (EUA)	1.144.950	+2,13%	AT1	☑	☑	☑	6
iX1 xDrive20 X-line 204 cv (CHN)	363.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
iX1 xDrive30 M Sport 313cv (CHN)	455.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
iX2 xDrive30 M Sport 313cv (CHN)	464.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
iX3 M Sport 286cv (CHN)	520.950	-	AT1	☑	☑	☑	6
M2 Coupé Track 480 cv (MEX)	727.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M2 Coupé 480 cv (MEX)	673.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M235i Gran Coupé M Sport 140cv (ALE)	479.950	-	DCT7	☑	☑	☑	6
M3 Competition 510 cv (ALE)	892.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M3 Competition Track 510 cv (ALE)	999.950	-	AT8	☑	☑	☑	6
M4 CS 3.0 550cv	1.399.950	-	AT8	☑	☑	☑	6

BYD 190 Concessionárias 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Han EV 494 cv (CHN)	559.800	-7,69%	AT8	☑	-	☑	9
Tan EV 517cv (CHN)	536.800	-	AT1	☑	-	☑	6
KING GL	169.990	-	CVT	☑	-	☑	6
King GS DM-i PHEV 235cv (CHN)	175.990	-	CVT	☑	-	☑	6
Dolphin Mini EV GS 5 Lugares 75cv (CHN)	119.990	-	AT1	-	-	☑	6
Dolphin Mini EV GL 5 Lugares 75cv (CHN)	118.990	-	AT1	-	-	☑	6
Dolphin EV 95cv (CHN)	149.990	-	AT1	-	-	☑	6
Dolphin Plus EV 204cv (CHN)	184.800	-	AT1	☑	-	☑	6
Seal EV 530cv (CHN)	249.800	-	AT1	☑	-	☑	6
Song Plus DM-i PHEV 235cv (CHN)	249.990	-	CVT	☑	-	☑	6
Song Plus Premium DM-i PHEV 324cv (CHN)	299.800	-	CVT	☑	-	☑	6
Song Pro GL DM-i PHEV 235cv (CHN)	189.990	-	CVT	☑	-	☑	6
Song Pro GS DM-i PHEV 235cv (CHN)	199.990	-	CVT	☑	-	☑	6
Yuan Plus EV 204cv (CHN)	235.990	-	AT1	☑	-	☑	6
Yuan Pro EV 177cv (CHN)	182.990	-	AT1	☑	-	☑	6
Shark DMO 480cv (CHN)	379.800	-	AT1	☑	-	☑	6

CAOA CHERY 125 Concessionárias 0800 77 243 79

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Arrizo 6 1.5 Pro Hybrid MAX DRIVE160cv (CHN)	139.990	-	CVT9	-	☑	☑	6
iCar 61cv (CHN)	119.990	-	AT1	-	-	☑	2
Tiggo 5X Sport 1.5 150cv (BRA)	119.990	-	CVT9	-	-	☑	6
Tiggo 5X Pro 1.5 150cv (BRA)	134.990	-13,52%	CVT9	-	-	☑	6
Tiggo 5X Pro 1.5 Hybrid MAX DRIVE 160cv (BRA)	149.990	-	CVT9	☑	☑	☑	6
Tiggo 7 Sport 1.5 Turbo 150cv (BRA)	139.990	-	CVT9	☑	-	☑	6
Tiggo 7 Pro MAX DRIVE 1.6 187cv (BRA)	169.990	-	DCT7	☑	-	☑	6
Tiggo 7 Pro 1.5 Hybrid Max Drive160cv (BRA)	169.990	-	CVT9	-	☑	☑	6
Tiggo 7 Pro 1.5 Plug-in Hybrid 317 cv (CHN)	219.990	-	DHT	-	☑	☑	6
Tiggo 8 Pro 1.6 TGDI 187cv (BRA)	194.990	-	DCT7	☑	-	☑	6
Tiggo 8 Pro 1.5 Plug-in Hybrid 317cv (CHN)	269.990	-	DHT	☑	☑	☑	6

CHEVROLET 600 Concessionárias 08007024200

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Blazer EV RS 347cv (EUA)	503.190	-	AT1	☑	☑	☑	10
Equinox EV 292cv (MEX)	349.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
Equinox 1.5 RS 4X4 177cv (MEX)	285.490	-	AT8	☑	☑	☑	6
Equinox 1.5 Activ 4X4 177cv (MEX)	285.490	-	AT8	☑	☑	☑	6
Montana 1.2 Turbo (BRA) 141cv	141.590	-	MT6	-	-	☑	6
Montana 1.2 Turbo LT (BRA) 141cv	147.790	-	MT6	-	-	☑	6
Montana 1.2 Turbo LTZ 141cv (BRA)	164.290	-	AT6	-	☑	☑	6
Montana 1.2 Turbo Premier 141cv (BRA)	172.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Montana 1.2 Turbo RS 141cv (BRA)	177.290	-	AT6	☑	☑	☑	6
Onix 1.0 MT 80cv (BRA)	99.990	+0,64%	MT6	-	-	-	6
Onix 1.0 Turbo MT 80cv (BRA)	107.290	+1,16%%	MT6	-	-	-	6
Onix 1.0 Turbo AT 116cv (BRA)	112.990	-0,72%	AT6	-	-	☑	6
Onix 1.0 Turbo LT AT 116cv (BRA)	118.290	-3,79%	AT6	-	-	☑	6
Onix 1.0 Turbo LTZ AT 116cv (BRA)	123.490	+6,74%	AT6	-	-	☑	6
Onix 1.0 Turbo RS 116cv (BRA)	130.190	-5,60%	AT6	-	-	☑	6
Onix 1.0 Premier Turbo 116cv (BRA)	129.190	-2,17%	AT6	-	-	☑	6
ONIX PLUS 1.0 TURBO MT 116cv	113.990	-	MT5	-	-	-	6
Onix Plus 1.0 MT 80cv (BRA)	106.790	+0,20%	MT5	-	-	-	6
Onix Plus 1.0 Turbo AT 116cv (BRA)	118.990	-2,61%	AT6	-	-	-	6
Onix Plus 1.0 Turbo LT AT 116cv (BRA)	123.790	-1,92%	AT6	-	-	☑	6
Onix Plus 1.0 Turbo LTZ AT 116cv (BRA)	129.990	-6,62%	AT6	-	-	☑	6
Onix Plus 1.0 Turbo Premier 116cv (BRA)	136.490	-6,99%	AT6	-	-	☑	6
Spark EUV 101cv	166.990	-	AT	-	☑	☑	6
Spin 1.8 AT 111cv (BRA)	119.900	-13,16%	AT6	-	-	-	6
Spin 1.8 LT 111cv (BRA)	133.690	-13,68%	AT6	-	-	-	6
Spin 1.8 LTZ 7 AT 111cv (BRA)	150.790	-13,16%	AT6	-	-	☑	6
Spin 1.8 Premier 111cv (BRA)	160.390	-3,78%	AT6	☑	-	☑	6
S10 CS WT MT 2.8 Die. 4X4 207cv (BRA)	257.090	-	MT6	-	-	-	6
S10 CD WT MT 2.8 Die. 4X4 207cv (BRA)	276.990	-	MT6	-	-	-	6
S10 CD WT AT 2.8 Die. 4X4 207cv (BRA)	296.490	-	AT8	-	-	-	6
S10 CD Z71 2.8 4X4 Die. 207cv (BRA)	314.290	-	AT8	-	-	☑	6
S10 CD LTZ 2.8 4X4 Die. 207cv (BRA)	324.790	-	AT8	-	-	☑	6
S10 CD 100 anos 2.8 4X4 Die. 207cv (BRA)	330.290	-	AT8	-	-	☑	6
S10 CD High Country 2.8 4X4 Die. 207cv (BRA)	339.190	-	AT8	☑	-	☑	6

ines249

Silverado High Country 5.3 V8 360cv (EUA)	469.900	-	AT10	☑	-	☑	6
Tracker 1.0 Turbo AT 121cv (BRA)	119.900	-4,09%	AT6	-	☑	☑	6
Tracker 1.0 Turbo LT 121cv (BRA)	142.490	-4,09%	AT6	-	☑	☑	6
Tracker 1.0 Turbo LTZ 121cv (BRA)	157.690	-2,93%	AT6	-	☑	☑	6
Tracker 1.2 Turbo RS 141cv (BRA)	175.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Tracker 1.2 Turbo Premier 141cv (BRA)	174.990	-5,45%	AT6	☑	☑	☑	6
Trailblazer High Country Diesel 2.8 207cv (BRA)	411.690	-6,54%	AT6	-	☑	☑	6

CITROËN 182 Concessionárias 08000118088

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Basalt Feel 1.0 MT 75cv (BRA)	94.990	-	MT5	-	-	☑	2
Basalt Feel Turbo AT 130cv (BRA)	108.990	-	AT5	-	-	☑	2
Basalt Shine Turbo AT 130cv (BRA)	113.990	-	AT5	-	-	☑	2
Basalt Dark Edition Turbo AT 130cv (BRA)	114.990	-	AT5	-	-	☑	2
C3 Live 1.0 MT 75cv (BRA)	74.990	-	MT5	-	-	-	2
C3 Live Pack 1.0 MT 75cv (BRA)	83.990	-	MT5	-	-	☑	2
C3 Feel 1.0 MT 75cv (BRA)	85.990	-	MT5	-	-	☑	2
C3 XTR 1.0 MT 75cv (BRA)	88.990	-	MT5	-	-	☑	2
C3 You! 1.0T AT 130cv (BRA)	103.990	-	CVT7	-	-	☑	2
C3 Aircross Feel 1.0 T 130cv (BRA)	118.800	-	AT6	-	-	☑	2
C3 Aircross 7 Feel 1.0 T 130cv (BRA)	117.990	-	AT6	-	-	☑	4
C3 Aircross 7 XTR 1.0 T 130cv (BRA)	129.990	-	AT6	-	-	☑	4
C3 Aircross 7 Shine 1.0 T 130cv (BRA)	126.490	-	AT6	-	-	☑	4

FERRARI 1 Concessionária (11) 30870199

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
296 GTB 3.0 V6 830cv (ITA)	4.200.000	-	DCT8	☑	-	☑	4
296 GTS 3.0 V6 830cv (ITA)	4.600.000	-	DCT8	☑	-	☑	4
Purosangue 725cv (ITA)	7.700.000	-	DCT8	☑	-	☑	10
Roma Spider 3.9 V8 620cv (ITA)	4.050.000	-	DCT8	☑	-	☑	6

FIAT 537 Concessionárias 08007071000

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
500e ICON 118cv (ITA)	214.990	-16,21%	AT1	☑	-	☑	6
Argo Trekking 1.3 MT 107cv	100.490	-	MT5	-	-	☑	2
Argo 1.0 MT 75cv (BRA)	92.990	-16,77%	MT5	-	-	-	2
Argo Drive 1.0 75cv (BRA)	93.490	-19,81%	MT5	-	-	-	2
Argo Drive 1.3 CVT 107cv (BRA)	105.490	-	CVT7	-	-	-	2
Argo Trekking 1.3 AT CVT 107cv (BRA)	108.490	-9,94%	CVT7	-	-	☑	2
Cronos 1.0 Drive 75cv (ARG)	106.990	-	MT5	-	-	☑	2
Cronos 1.3 Drive 75cv (ARG)	112.490	-	MT5	-	-	☑	2
Cronos 1.3 Drive AT 107cv (ARG)	116.490	+8,96%	CVT7	-	-	☑	2
Cronos 1.3 Precision 107cv (ARG)	119.990	-	CVT7	-	-	☑	2
Fastback 200 Turbo AT 130cv (BRA)	119.990	-	CVT7	-	-	☑	4
Fastback 1.0 Audace Hybrid 130cv (BRA)	160.990	-	CVT7	☑	-	☑	4
Fastback 1.0 Impetus Hybrid 130cv (BRA)	167.990	-	CVT7	☑	-	☑	4
Fastback 1.3 Limited Edition T270 185cv (BRA)	171.990	-	AT6	☑	-	☑	4
Fastback 1.3 Abarth T270 185cv (BRA)	177.990	-	AT6	☑	-	☑	4
Fiorino Endurance 1.3 107cv (BRA)	126.990	-8,46%	MT5	-	-	-	2
Mobi 1.0 Like 77cv (BRA)	80.060	-3,71%	MT5	-	-	-	2
Mobi 1.0 Trekking 77cv (BRA)	81.990	-0,48%	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Endurance CP 107cv (BRA)	111.990	-6,64%	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Freedom CP 107cv (BRA)	118.990	-12,13%	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Freedom CD 107cv (BRA)	126.990	-13,63%	MT5	-	-	-	2
Strada 1.3 Volcano CD 107cv (BRA)	129.990	-11,92%	MT5	-	-	☑	4
Strada 1.3 Volcano CVT CD 107cv (BRA)	135.990	-0,95%	CVT7	-	-	☑	4
Strada 1.0T Ultra CD 130cv (BRA)	146.990	-3,66%	CVT7	-	-	☑	4
Strada 1.0T Ranch CD 130cv (BRA)	146.990	-3,66%	CVT7	-	-	☑	4
Pulse Drive 1.3 MT 107cv	99.990	-	MT5	-	-	☑	4
Pulse T200	116.990	-	CVT7	-	-	☑	4
Pulse Drive CVT 1.3 107cv (BRA)	112.990	-5,14%	CVT7	-	-	☑	4
Pulse Audace Hybrid 130cv (BRA)	132.990	-11,79%	CVT7	-	-	☑	4
Pulse Impetus Hybrid 130cv (BRA)	146.990	-8,93%	CVT7	☑	-	☑	4
Pulse Abarth Turbo 270 185cv (BRA)	157.990	-	AT6	☑	-	☑	4
Toro 1.3 End. Turbo Flex 185cv (BRA)	159.490	-11,31%	AT6	-	-	☑	6
Toro 1.3 Freedom Turbo Flex 185cv (BRA)	169.490	-11,46%	AT6	-	-	☑	6
Toro 1.3 Volcano Turbo Flex 185cv (BRA)	186.490	-7,51%	AT9	-	-	☑	6
Toro 1.3 Ultra Turbo Flex 185cv (BRA)	196.490	-11,46%	AT6	-	-	☑	6
Toro 2.0 Volcano TD. 170cv (BRA)	210.490	-11,09%	AT9	-	-	☑	6
Toro 2.0 Ranch TD. 170cv (BRA)	228.490	-10,23%	AT9	-	-	☑	7
Titano Endurece turbodiesel MT 200cv (BRA)	233.990	-	MT6	-	-	☑	6
Titano Volcano turbodiesel AT 200cv (BRA)	263.990	-	AT8	-	-	☑	6
Titano Ranch turbodiesel AT 200cv (BRA)	285.990	-	AT8	-	-	☑	6

FORD 128 Concessionárias 08007033673

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Bronco Sport Badlands 2.0 240cv (MEX)	270.000	-	AT8	☑	☑	☑	9
Mustang GT Performance 488cv (EUA)	549.000	-	AT10	☑	-	☑	6
Mustang Dark Horse 507cv (EUA)	649.000	-	AT10	☑	-	☑	6
Mustang Mach E GT Performance 487cv (EUA)	486.000	-	AT1	☑	-	☑	6
Maverick Black 2.0 253cv (MEX)	219.900	+0,28	AT8	☑	-	☑	7
Maverick Tremor 2.0 253cv (MEX)	239.900	+0,28	AT8	☑	-	☑	7
Ranger XL 2.0 4X4 CS D. 170cv (ARG)	267.900	+13,93%	MT6	☑	-	☑	3
Ranger XLS 2.0 4X4 CD AT D. 170cv (ARG)	281.900	+19,51%	AT6	☑	-	☑	7
Ranger Black 2.0 4X2 CD AT D. 170cv (ARG)	238.900	+19,51%	AT6	☑	-	☑	7
Ranger XLS 3.0 V6 4WD CD D. 250cv (ARG)	303.900	-	AT6	☑	-	☑	7
Ranger XLT 3.0 V6 4WD CD D. 250cv (ARG)	310.900	-	AT6	☑	-	☑	7
Ranger Ltd. 3.0 V6 4WD CD D. 250cv (ARG)	346.600	-	AT6	☑	-	☑	7
Ranger Raptor 3.0 V6 4WD CD D. 397cv (ARG)	490.000	-	AT6	☑	-	☑	7
F-150 Lariat V8 4X4 405cv (EUA)	560.000	-	AT10	☑	-	☑	8
F-150 Lariat Black V8 4X4 405cv (EUA)	560.000	-	AT10	☑	-	☑	8
F-150 Tremor V8 4X4 405cv (EUA)	580.000	-	AT10	☑	-	☑	8
Terrritory 1.5 Ecoboost AT 169cv (CHN)	215.000	-16,12%	CVT8	☑	-	☑	6

GAC 33 Concessionárias 08007610888

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
GAC Aion ES 136 cv (CHN)	170.990	-	AT1	-	-	☑	2
GAC Aion V 204 cv (CHN)	219.990	-	AT1	☑	-	☑	7
GAC Aion Y 204 cv (CHN)	175.990	-	AT1	☑	-	☑	6
GAC GS4 235 cv (CHN)	191.990	-	AT2	☑	☑	☑	7
GAC Hyptec HT 235 cv (CHN)	309.990	-	AT1	☑	-	☑	6

GWM 104 Concessionárias 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Haval H6 HEV2 ONE 243cv (CHN)	199.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 HEV2 243cv (CHN)	220.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 PHEV19 AWD 326cv (CHN)	245.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 PHEV34 AWD 393cv (CHN)	288.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H6 GT PHEV AWD 393cv (CHN)	325.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Haval H9 2.4 4x4 184cv (CHN)	329.000	-	AT2	☑	-	☑	6
Ora 03 Skin 171cv (CHN)	154.000	-	AT1	☑	-	☑	6
Ora 03 GT EV 171cv (CHN)	189.000	-	AT1	☑	-	☑	6
Tank 300 Hi4-T 394cv (CHN)	339.000	-	AT9	☑	-	☑	6
Poer P30 Trail 2.4 184cv (CHN)	220.000	-	AT9	☑	-	☑	6
Poer P30 Exclusive 2.4 184cv (CHN)	240.000	-	AT9	☑	-	☑	6

HONDA 215 Concessionárias 0800 70134 32

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
City Hatchback 1.5 Flex LX 126cv (BRA)	117.500	-7,49%	CVT7	-	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex EX 126cv (BRA)	134.000	-7,49%	CVT7	-	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex EXL 126cv (BRA)	141.300	-7,49%	CVT7	-	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex Touring 126cv (BRA)	149.800	-9,25%	CVT7	☑	-	☑	6
City Hatchback 1.5 Flex Touring Sport 126cv (BRA)	152.800	-9,25%	CVT7	☑	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex LX 126v (BRA)	117.500	-6,10%	CVT7	-	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex EX 126v (BRA)	135.000	-6,10%	CVT7	-	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex EXL 126cv (BRA)	142.300	-6,51%	CVT7	-	-	☑	6
City Sedan 1.5 Flex Touring 126cv (BRA)	150.800	-9,34%	CVT7	☑	-	☑	6
Civic Advanced Hybrid 184cv (TAI)	265.900	-	e-CVT	☑	☑	☑	8
Civic Type-R 297cv (JAP)	429.900	-	MT6	☑	-	☑	10
CR-V Advanced Hybrid 184cv (TAI)	352.900	-	e-CVT	☑	☑	☑	11
HR-V EX Honda Sensing126cv (BRA)	163.200	-	CVT7	☑	☑	☑	6
HR-V EXL Honda Sensing 126cv (BRA)	170.900	-	CVT7	☑	☑	☑	6
HR-V Advance 177cv (BRA)	199.400	-	CVT7	☑	☑	☑	6
HR-V Touring 177cv (BRA)	209.900	-	CVT7	☑	☑	☑	6
Accord Advanced Hybrid 207cv (TAI)	332.400	-	e-CVT	☑	☑	☑	8
ZR-V Touring 161 cv (MEX)	214.500	-	CVT	☑	-	☑	8
WR-V 1.5 EXL 126cv (BRA)	149.900	-	CVT7	☑	☑	☑	6
WR-V 1.5 EX 126cv (BRA)	144.900	-	CVT7	☑	☑	☑	6

HYUNDAI 214 Concessionárias 0800559545

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Creta 1.0 Comfort 120cv (BRA)	151.290	-	AT6	-	☑	☑	6
Creta 1.0 Limited 120cv (BRA)	167.290	-	AT6	☑	☑	☑	6
Creta 1.0 Platinum 120cv (BRA)	182.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Creta 1.0 N Line 120cv (BRA)	189.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Creta 1.6 T Ultimate 193cv (BRA)	199.590	-	DCT7	☑	☑	☑	6
HB20 1.0 Comfort 80cv (BRA)	94.590	-13,58%	MT5	-	-	☑	6
HB20 1.0 Limited 80cv (BRA)	98.690	-	MT5	-	-	☑	6
HB20 1.0 Limited 120cv (BRA)	120.890	-	AT6	☑	-	☑	6
HB20 1.0T Platinum 120cv (BRA)	130.590	-17,61%	AT6	☑	☑	☑	6
HB20S 1.0 Comfort 80cv (BRA)	103.090	-	MT5	-	-	☑	6
HB20S 1.0 Limited 80cv (BRA)	105.290	-	MT5	-	☑	☑	6
HB20S 1.0T Limited 120cv (BRA)	126.490	-	AT6	-	☑	☑	6
HB20S 1.0T Platinum 120cv (BRA)	136.310	-	AT6	☑	☑	☑	6
Kona Ultimate 1.6 HEV 140cv (COR)	214.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Kona Signature 1.6 HEV 140cv (COR)	234.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Tucson 1.6 Limited 177cv (BRA)	199.490	-	DCT7	-	-	☑	6
Ioniq 5 Signature 325 cv(COR)	409.990	-	EV1	☑	☑	☑	6
Palisade Signature V6 3.8 295cv (COR)	479.990	-	AT8	☑	☑	☑	6

JAC 5 Concessionárias 08005228888

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
E-JS1 62cv (CHN)	126.900	-17,27%	AT1	-	-	☑	2
E-JS1 EXT 62cv (CHN)	138.900	-12,02%	AT1	-	-	☑	2
E-JS4 150cv (CHN)	254.900	-11,17%	AT1	-	-	☑	2
E-J7 193cv (CHN)	259.900	-3,52%	AT1	-	-	☑	5
Hunter Turbo Diesel HD AT 4x4 191cv (CHN)	249.900	-	AT8	-	-	☑	6
Hunter Turbo Diesel HDX AT 4x4 191cv (CHN)	259.900	-	AT8	-	-	☑	6

JAGUAR 28 Concessionárias (11) 30611322

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
F-Type R-Dynamic Coupé 2.0 300cv (ING)	589.377	-5,53%	AT8	-	☑	☑	6
F-Type R-Dynamic 2.0 Cabrio 300cv (ING)	590.630	-1,69%	AT8	-	☑	☑	4
F-Type 75 Cabrio 2.0 300cv (ING)	612.977	-	AT8	-	☑	☑	4
F-Pace R-Dynamic SE 2.0 PHEV 404cv (ING)	640.300	-	AT8	-	☑	☑	6
E-Pace R-Dynamic HSE 2.0 250 cv (AUT)	483.085	-0,57%	AT8	-	☑	☑	6

JEEP 220 Concessionárias 08007037150

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Compass Sport 1.3 turbo Flex 176cv (BRA)	169.990	-12,01%	AT6	-	☑	☑	6
Compass Longi. 1.3 turbo Flex 176cv (BRA)	192.990	-9,33%	AT6	☑	☑	☑	6
Compass Lim. 1.3 turbo Flex 176cv (BRA)	231.490	-6,86%	AT6	☑	☑	☑	7
Compass Série S 1.3 turbo Flex 176cv (BRA)	236.990	-13,27%	AT6	☑	-	☑	8
Compass Overland Hurricane 2.0 272cv (BRA)	276.990	-	AT9	-	-	☑	7
Compass Blackhawk Hurricane 2.0 TD. 272cv (BRA)	279.990	-	AT9	-	-	☑	7
Compass S 1.3 4XE Flex PHEV 240cv (ITA)	347.300	-24,60%	AT6	☑	-	☑	7
Commander Longitude 5L 1.3 Turbo 176cv (BRA)	220.990	-6,86%	AT6	-	☑	☑	7
Commander Limited 1.3 Turbo 176cv (BRA)	246.990	-6,86%	AT6	-	☑	☑	7
Commander Overland 1.3 Turbo 176cv (BRA)	273.990	-11,11%	AT6	-	☑	☑	7
Commander Overland 2.2 TD. 200cv (BRA)	308.990	-14,98%	AT9	-	-	☑	7
Commander Overland Hurricane 2.0T 272CV (BRA)	324.990	-17,35%	AT9	-	☑	☑	7
Commander Blackhawk 2.0T 272cv (BRA)	340.990	-17,35%	AT9	-	☑	☑	7
Renegade 1.3 Turbo 176cv (BRA)	118.290	-	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Sport Altitude 1.3 Turbo 176cv (BRA)	142.990	-7,25%	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Longitude 1.3 Turbo 176cv (BRA)	159.990	-8,40%	AT6	☑	☑	☑	6
Renegade Sahara 1.3 176cv (BRA)	169.990	-	AT6	☑	☑	☑	6

ines249

Renegade Trailhawk 4X4 1.3 Turbo 176cv (BRA)	179.990	-9,14%	AT9	☑	☑	☑	7
Renegade Willys 4X4 1.3 Turbo 176cv (BRA)	182.990	-11,94%	AT9	☑	☑	☑	7
Wrangler Rubicon 2.0T Gas. 272cv 4P (EUA)	499.990	+12,08%	AT8	-	-	☑	2
Gladiator Rubicon V6 284cv (EUA)	499.990	-	AT8	☑	-	☑	4
Grand Cherokee 4xe 2.0 PHEV 380cv (EUA)	549.990	-	AT8	☑	☑	☑	8

JAECOO 50 Concessionárias 08007710011

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
7 SHS Luxury 337 cv (CHN)	229.990	-	DCT3	☑	☑	☑	6
7 SHS Prestige 337 cv (CHN)	249.990	-	DCT3	☑	☑	☑	6

KIA 130 Concessionárias 08007711011

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Niro 1.6 EX 141cv (COR)	194.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Niro 1.6 SX 141cv (COR)	219.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
All New Sportage 1.6 T EX Prestige 180cv (MEX)	267.190	-	DCT7	☑	☑	☑	6
EV5 Land 217cv (CHN)	389.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
EV9 GTL 385cv	749.990	-	AT1	☑	-	☑	10
Carnival EX V6 3.5 372cv (COR)	677.490	-	AT8	-	☑	☑	8
Stonic MHEV 1.0 120cv (COR)	154.990	-15,30%	DCT7	-	☑	☑	6

LAMBORGHINI 1 Concessionária (11) 30613300

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Huracán Sterrato 5.2 V10 610cv (ITA)	4.500.000	-	AT7	☑	☑	☑	4
Huracán EVO Spyder 5.2 V10 610cv (ITA)	5.100.000	-	AT7	☑	☑	☑	4
Huracán STO 5.2 V10 640cv (ITA)	5.500.000	-	AT7	☑	☑	☑	4
Urus S 4.0 V8 650 cv (ITA)	3.950.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Urus Performante 4.0 V8 666 cv (ITA)	4.300.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Revuelto PHEV V12 1.015cv (ITA)	8.500.000	-	AT8	☑	☑	☑	8

LAND ROVER 28 Concessionárias 0800122733

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Evoque Autobliography 2.0 flex 249cv (BRA)	518.510	-	AT9	☑	☑	☑	6
Defender 90 HSE 3.0 350cv (ING)	799.381	0,91%	AT8	☑	☑	☑	2
Defender 110 X-Dynamic HSE 350cv (ING)	844.990	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 X 350cv (ING)	909.990	1,37%	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 110 Trophy Edition 3.0 350cv (ING)	844.990	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 130 Outbound 300cv (ING)	848.726	-	AT8	☑	☑	☑	6
Defender 130 X 350 (ING)	969.450	-	AT8	☑	☑	☑	6
Discovery Dynamic HSE 3.0 Die. MHEV 350cv (BRA)	759.875	-	AT9	☑	☑	☑	6
Discovery Metro. Edit 3.0 Die. MHEV 300cv (BRA)	797.990	-	AT9	☑	☑	☑	6
Discovery Sport Landmark 249cv (BRA)	471.990	-3,24%	AT9	☑	☑	☑	6
R. Rover 3.0 Autobiography D. MHEV 550cv (ING)	1.667.130	-	AT8	☑	☑	☑	6
R. Rover 3.0 SV D. MHEV 550cv (ING)	2.041.230	-	AT8	☑	☑	☑	6
R. Rover Evoque 2.0 Dyn. HSE 250cv (BRA)	486.050	-1,29%	AT9	☑	☑	☑	7
R. Rover Sport Dyn. HSE Die. MHEV 3.0 550cv (ING)	1.169.530	-	AT8	☑	☑	☑	8
R. Rover Sport Autob. DiE. MHEV 3.0 550cv (ING)	1.203.350	-	AT8	☑	☑	☑	8
R. Rover Velar Dyn. HSE 2.0 PHEV 404cv (ING)	769.769	-	AT8	☑	☑	☑	6

LEXUS 11 Concessionária 08007030206

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Es 300H 2.5 218cv (JAP)	360.990	-	AT6	☑	☑	☑	10
Nx 350H Dynamic 246cv (JAP)	385.990	-0,23%	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 350H F-Sport 246cv (JAP)	447.990	-0,91%	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 350H Luxury 246cv (JAP)	409.990	0,76%	AT6	☑	☑	☑	8
Nx 450H+ Luxury 308cv (JAP)	457.990	0,76%	CVT	☑	☑	☑	8
Rx 500H F-Plug-in 308cv (JAP)	580.990	-	AT6	☑	☑	☑	10
Rx 450H+ Plug-in 371cv (JAP)	609.990	-	CVT	☑	☑	☑	10
Ux 300H 198cv (JAP)	299.990	-	AT8	☑	☑	☑	8

MASERATI 1 Concessionária (11) 30870199

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Ghibli GT Hybrid MHEV 326cv (ITA)	1.100.000	-	AT8	☑	☑	☑	6
MC20 V6 630CV (ITA)	4.500.000	-	AT8	☑	☑	☑	6

MCLAREN 1 Concessionária (11) 34114999

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
GTS 620 cv (ING)	3.100.000	-	DCT7	-	-	☑	4
Artura 680cv (ING)	2.700.000	-	DCT7	-	-	☑	4
Artura Spider 680cv (ING)	3.100.000	-	DCT7	-	-	☑	4
750 S Coupé 750 cv (ING)	4.700.000	-	DCT7	-	-	☑	4
750 S Spider 750 cv (ING)	5.100.000	-	DCT7	-	-	☑	4

MERCEDES-BENZ 55 Concessionárias 08007772834

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
CLA 200 Progressive 163cv (ALE)	297.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
CLA 200 AMG Line 163cv (ALE)	324.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
C 200 AMG Line 204cv (ALE)	384.900	-4,03%	AT9	☑	☑	☑	6
C 300 AMG Line 258cv (ALE)	445.900	-3,87%	AT9	☑	☑	☑	6
E 300 Exclusive 258cv (ALE)	589.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
GLA 200 Progressive 165cv (BRA)	354.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLA 200 AMG Line 165cv (BRA)	379.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLB 220 4M Progressive 190cv (ALE)	369.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLB 220 4Matic AMG Line 190cv (ALE)	399.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
GLC 300 4Matic AMG Line 258cv (ALE)	524.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
GLC 300 4Matic Coupé AMG Line 258cv (ALE)	539.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
GLE 450 d 4Matic 401cv (ALE)	744.900	+2,55%	DCT9	☑	☑	☑	6
GLE 450 d 4Matic Coupé 401cv (ALE)	844.900	+2,55%	DCT9	☑	☑	☑	6
GLS 450 4MATIC 367cv (ALE)	989.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6
EQA 250 AMG Line 190cv (ALE)	379.900	-	AT1	☑	-	☑	6
EQB 250+ 190cv (ALE)	399.900	-	AT1	☑	-	☑	6
EQB 350 4MATIC AMG Line 292cv (ALE)	449.900	-	AT1	☑	-	☑	6
EQE 350+ SUV AMG Line 292cv (ALE)	699.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
EQS 450 4MATIC SUV 544cv (ALE)	939.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
AMG EQE 53 4MATIC+ SUV 687cv(ALE)	894.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
AMG EQS 53 4MATIC+ 658cv(ALE)	1.453.900	-	AT1	☑	☑	☑	6
AMG A 45 S 4MATIC 421cv (ALE)	604.900	-	DCT7	☑	☑	☑	6
AMG CLA 35 4MATIC 306cv (ALE)	504.900	-0,18%	DCT7	☑	☑	☑	6
AMG GLA 35 4M 306 cv (ALE)	544.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLB 35 4M 306 cv (ALE)	552.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLC 43 4M 421 cv (ALE)	685.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLC 43 4M Coupé 421 cv (ALE)	706.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLC 63 S E-Performance Coupé 680 cv (ALE)	934.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG C 63 S E Performance 680cv (ALE)	914.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG C 63 S E Performance F1 680cv (ALE)	1.015.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLE 53 4M 573cv (ALE)	889.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG GLE 63 4M Coupé 612cv (ALE)	1.299.900	-	AT9	☑	☑	☑	6
AMG S 63 S E-Performance 802cv (ALE)	1.639.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6
AMG S 63 SL E-Performance 802cv (ALE)	1.714.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6
AMG GT 63 S E-Performance 816cv (ALE)	1.697.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6
AMG G 63 S 585cv (ALE)	2.146.900	-	DCT9	☑	☑	☑	6

MINI 22 Concessionárias 08007073578

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Cooper S Top 3P 192cv (ING)	290.990	-	DCT7	☑	☑	☑	6
Cooper S E 3P EV Exclusive 184cv (ING)	249.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
Cooper JCW 3P 306cv (ING)	308.550	-	AT1	☑	☑	☑	6
Cooper S 5P Top 192cv (ING)	300.990	-10,50%	DCT7	☑	☑	☑	6
Countryman JCW All4 306cv (ING)	365.390	-	AT1	☑	☑	☑	6
Countryman SE All4 Exclusive 306cv (ING)	294.990	-	AT1	☑	☑	☑	6
Countryman SE All4 Top 306cv (ING)	339.990	-	AT1	☑	☑	☑	6

MITSUBISHI 190 Concessionárias 08007020404

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Eclipse Cross 165cv (BRA)	169.990	+0,81%	CVT	-	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE 165cv (BRA)	189.990	+0,81%	CVT	-	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE Black 165cv (BRA)	192.990	+0,81%	CVT	-	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S 165cv (BRA)	212.990	+0,81%	CVT	☑	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S 4x4 165cv (BRA)	222.990	+3,36%	CVT	☑	☑	☑	6
Eclipse Cross HPE-S Black 4x4 165cv (BRA)	225.990	-	CVT	☑	☑	☑	6
Outlander PHEV HPE-S 2.4 252cv	374.990	-	AT6	☑	☑	☑	11
OutlanderPHEV SIGNATURE 2.4 252cv	394.990	-	AT6	☑	☑	☑	11
Triton SPORT OUTDOOR 2.4 DIESEL 190cv	239.990	-	AT8	☑	☑	☑	7
Triton SPORT OUTDOOR PLUS 2.4 DIESEL 190cv	252.190	-	AT8	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 GL MT 4X4 205cv (BRA)	249.990	-	MT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 GL 4X4 205cv (BRA)	259.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 GLS 4X4 205cv (BRA)	255.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 HPE 205cv (BRA)	289.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 HPE-S 205cv (BRA)	315.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 Tarmac 205cv (BRA)	254.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Triton 2.4 Katana 205cv (BRA)	335.990	-	AT6	☑	☑	☑	7
Pajero Sport HPE 2.4 7P 190cv (TAI)	355.990	+4,18%	AT8	-	-	☑	7
Pajero Sport HPE-S 2.4 7P 190cv (TAI)	385.990	+2,59%	AT8	☑	-	☑	7
Pajero Sport Legend 2.4 7P 190cv (TAI)	426.990	-	AT8	☑	-	☑	7
Pajero Sport Legend Black 2.4 7P 190cv (TAI)	432.990	-	AT8	☑	-	☑	7

NETA 2 Concessionárias 08007701454

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Aya Comfort 95cv (CHN)	128.900	-	AT1	☑	-	☑	6
Aya Luxury 95cv (CHN)	134.900	-	AT1	☑	-	☑	6
X 500 Comfort 163cv (CHN)	204.900	-	AT1	☑	-	☑	6
X 500 Luxury 163cv (CHN)	214.900	-	AT1	☑	-	☑	6

NISSAN 180 Concessionárias 08000111090

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Frontier Attack 4X4 At D. 190cv (ARG)	277.590	-	AT7	-	-	☑	6
Frontier Platinum 4X4 At D. 190cv (ARG)	317.690	-	AT7	-	-	☑	6
Frontier PRO-4X 4X4 At D. 190cv (ARG)	317.690	-	AT7	-	-	☑	6
Kicks Play 1.6 Active Plus CVT 114cv (BRA)	117.990	-	CVT	-	-	-	6
Kicks Play 1.6 Sense CVT 114cv (BRA)	131.590	+10,79%	CVT	-	-	-	6
Kicks Play 1.6 Advance Plus 114cv (BRA)	150.190	-1,47%	CVT	☑	-	☑	6
Kicks Sense 1.0T 125 cv (BRA)	164.990	-	DCT6	☑	☑	☑	6
Kicks Platinum 1.0T 125 cv (BRA)	199.000	-	DCT6	☑	☑	☑	6
Kicks Advance 1.6 125cv	175.990	-	DCT6	☑	☑	☑	6
Kicks Exclusive 1.6 125cv	182.490	-	DCT6	☑	☑	☑	6
Versa 1.6 Sense CVT 114cv (BRA)	117.690	-	CVT	-	-	-	6
Versa 1.6 Advance 114cv (BRA)	127.290	-	CVT	-	-	☑	6
Versa 1.6 Exclusive 114cv (BRA)	145.390	-	CVT	☑	-	☑	6
Sentra Advance 2.0 156cv (MEX)	174.490	-	CVT	☑	-	☑	6
Sentra Exclusive 2.0 156cv (MEX)	198.790	-	CVT	☑	-	☑	6

OMODA 50 Concessionárias 08007710011

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
E5 204cv (CHN)	209.990	-	AT1	☑	☑	☑	6

PEUGEOT 118 Concessionárias 08007032424

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
208 1.0 Active 130cv (ARG)	108.990	-	CVT7	☑	-	☑	4
208 1.0 Style 75cv (ARG)	91.990	-	MT6	-	-	☑	4
208 1.0 Turbo Allure 130cv (ARG)	117.990	-	CVT7	-	-	☑	4
208 1.0 Turbo GT 130cv (ARG)	126.990	-	CVT7	☑	-	☑	6
2008 1.0 Turbo Active 130cv (BRA)	133.990	-0,09%	AT6	-	-	☑	4
2008 1.0 Turbo Allure 130cv (BRA)	143.990	-	AT6	☑	-	☑	6
2008 1.0 Turbo GT 130cv (BRA)	162.990	-	AT6	☑	-	☑	6
e-2008 158cv (FRA)	259.990	-	EV1	☑	-	☑	6

PORSCHE 11 Concessionárias (11) 30619544

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
911 Carrera 394cv (ALE)	930.000	+0,03%	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera T 395cv (ALE)	980.000	+0,03%	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera S 480cv (ALE)	1.100.000	+0,05%	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera GTS 541 cv (ALE)	1.230.000	-	PDK8	☑	☑	☑	6
911 Carrera Cabriolet 394cv (ALE)	980.000	+0,05%	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera T Cabriolet 394cv (ALE)	1.040.000	+0,05%	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera S Cabr. 480cv (ALE)	1.150.000	+14,11%	PDK8	☑	-	☑	6
911 Carrera GTS Cabrio 541cv (ALE)	1.280.000	-	PDK8	☑	-	☑	6

ines249

911 GT3 510 cv (ALE)	1.467.000	-	PDK7	☑	-	☑	6
911 GT3 with Touring Package 510 cv (ALE)	1.467.000	-	PDK7	☑	-	☑	6
911 Spirit 70 541 cv (ALE)	1.467.000	-	PDK7	☑	-	☑	6
Cayenne e-Hybrid 470cv (ESL)	795.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S 474cv (ESL)	890.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S e-Hybrid 519cv (ESL)	860.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne GTS 500cv (ESL)	960.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne Turbo e-Hybrid 739cv (ESL)	1.360.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne e-Hybrid Coupé 470cv (ESL)	840.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S Coupé 474cv (ESL)	915.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne S e-Hybrid Coupé 519cv (ESL)	895.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne GTS Coupé 500cv (ESL)	990.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne Turbo e-Hybrid Coupé 739cv (ESL)	1.395.000	-	AT8	☑	☑	☑	8
Cayenne Turbo GT 659cv (ESL)	1.450.000	-	AT8	-	-	☑	8
Macan 360cv (ALE)	500.000	-	PDK7	-	☑	☑	6
Macan T 265cv (ALE)	550.000	-	PDK7	-	☑	☑	6
Macan S 380 cv (ALE)	660.000	**-0,02%**	PDK7	-	☑	☑	6
Macan GTS 440cv (ALE)	750.000	**-0,02%**	PDK7	-	☑	☑	6
Macan EV 360cv (ALE)	560.000		AT1	-	☑	☑	6
Macan EV 4 408cv (ALE)	580.000		AT1	-	☑	☑	6
Macan EV 4S 449cv (ALE)	630.000		AT1	-	☑	☑	6
Macan EV Turbo 639cv (ALE)	770.000		AT1	-	☑	☑	6
Panamera 4 E-Hybrid 470cv (ALE)	850.000	**-0,01%**	PDK8	-	-	☑	10
Panamera 4S E-Hybrid 544cv (ALE)	970.000	-	PDK8	-	-	☑	10
Panamera Turbo E-Hybrid 680cv (ALE)	1.440.00	-	PDK8	-	-	☑	10
Panamera Turbo S E-Hybrid 782cv (ALE)	1.650.00	-	PDK8	-	-	☑	10
Taycan 408cv (ALE)	842.769	-	AT1	-	-	☑	10
Taycan 4S 598cv (ALE)	875.000	**-0,11%**	AT1	☑	-	☑	8
Taycan GTS 700cv (ALE)	1.010.000	-	AT1	☑	-	☑	8
Taycan Turbo 885cv (ALE)	1.175.000	**-0,04%**	AT1	☑	-	☑	8
Taycan Turbo S 952cv (ALE)	1.435.000	**-0,25%**	AT1	☑	-	☑	8
Taycan 4 Cross Turismo 435cv (ALE)	920.000	-	AT1	☑	-	☑	8
Taycan 4S Cross Turismo 598cv (ALE)	935.000	-	AT1	☑	-	☑	8
Taycan Turbo Cross Turismo 884cv (ALE)	1.227.769	-	AT1	☑	-	☑	8
718 Boxster 300cv (ALE)	555.000	-	PDK7	-	-	☑	6
718 Boxster GTS 400cv (ALE)	775.000	-	PDK7	-	-	☑	6
718 Cayman 300cv (ALE)	535.000	-	PDK7	-	-	☑	6
718 Cayman GTS 400cv (ALE)	775.000	-	PDK7	-	-	☑	6
718 Spyder RS 500cv (ALE)	1.237.000	-	PDK7	-	-	☑	6

RAM 142 Concessionárias 08007037140

Nome/Origem	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Rampage Big Horn 2.2 Turbo Die. 200cv (BRA)	226.990	-	AT9	☑	-	☑	7
Rampage Rebel 2.2 Turbo Die. 200cv (BRA)	252.990	-	AT9	☑	-	☑	7
Rampage Rebel 2.0 Turbo Gas. 272cv (BRA)	252.990	-	AT9	☑	-	☑	7
Rampage Laramie 2.2 Turbo Die. 200cv (BRA)	262.990	-	AT9	☑	-	☑	7
Rampage Laramie 2.0 Turbo Gas. 272cv (BRA)	262.990	-	AT9	☑	-	☑	7
Rampage R/T 2.0 Turbo Gas. 272cv (BRA)	269.690	-	AT9	☑	-	☑	7
1500 Laramie 3.0 4X4 426cv (USA)	584.990	-	AT8	☑	-	☑	6
1500 Laramie Night Edit. 3.0 4X4 426cv (USA)	599.990	-	AT8	☑	-	☑	6
2500 Laramie Night Edit. 6.7 4X4 TD. 436cv (MEX)	559.990	-	AT6	-	-	☑	8
3500 Laramie 6.7L 4X4 365cv (MEX)	504.990	-	AT6	-	-	☑	8
3500 Limited Night Edit. CD 6.7 365xc 4X4 (MEX)	619.990	-	AT6	☑	-	☑	8
3500 Limited Longhorn CD 6.7 365xc 4X4 (MEX)	679.990	-	AT6	☑	-	☑	8

RENAULT 300 Concessionárias 08000555615

Nome/Origem	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Duster 1.6 Intense Plus MT 112cv (BRA)	139.890	**+7,91%**	MT5	-	☑	☑	6
Duster 1.6 Intense Plus CVT 112cv (BRA)	149.490	**+7,91%**	CVT6	-	☑	☑	6
Duster 1.3 Iconic Plus TCe 112cv (BRA)	174.390	**+8,88%**	CVT6	-	☑	☑	6
Duster 1.6 Iconic Plus CVT 112cv (BRA)	139.890	-	CVT6	-	☑	☑	6
Kwid 1.0 Zen 71cv (BRA)	78.690	-	MT5	-	☑	-	4
Kwid 1.0 Iconic 71cv (BRA)	85.190	-	MT5	-	☑	☑	4
Kwid 1.0 Outsider 71cv (BRA)	85.290	-	MT5	-	☑	☑	4
Kwid E-Tech 65cv (CHN)	99.990	-	AT1	-	-	☑	4
KWID 1.0 INTENSE 71cv	81.790	-	MT5	-	☑	☑	4
Megane E-Tech 220cv (CHN)	279.900	-	AT1	☑	-	☑	4
Oroch PRO 1.6 MT 112cv (BRA)	126.690	-	MT6	-	☑	-	4
Oroch Intense 1.6 MT 112cv (BRA)	134.390	-	MT6	-	☑	☑	4
Oroch Iconic 1.6 MT 112cv (BRA)	140.790	-	MT6	-	☑	☑	4
Kardian evolution MT 1.6 126cv (BRA)	113.690	-	MT6	-	☑	☑	6
Kardian evolution 1.6 126cv (BRA)	124.190	-	CVT	-	☑	☑	6
Kardian techno 1.6 126cv (BRA)	139.290	-	CVT	-	☑	☑	6
Kardian Iconic 1.6 126cv (BRA)	149.990	-	CVT	-	☑	☑	6

ROLLS-ROYCE 1 Concessionária (11) 30785252

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Cullinan Black Badge V12 571cv (ING)	8.300.000	-	AT8	☑	☑	☑	6

SUBARU 2 Concessionárias 0800551271

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Forester 2.0 e-Boxer 16V 150cv (JAP)	253.900	**-5,43%**	CVT	☑	☑	☑	6

SUZUKI 54 Concessionárias 08007703380

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Jimny Sierra 4X4 4You AllGrip MT 108cv (JAP)	152.990	-	MT5	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4You AllGrip AT 108cv (JAP)	166.990	-	AT4	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4Sport AllGrip AT (JAP)	177.990	-	AT4	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4You Plus AllGrip AT (JAP)	183.990	-	AT4	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4Style AllGrip AT 108cv (JAP)	198.990	-	AT4	-	-	☑	2
Jimny Sierra 4X4 4Expedition AG. AT 108cv (JAP)	213.990	-	AT4	-	-	☑	2

TOYOTA 350 Concessionárias 08007030206

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
GR COROLLA CORE 1.6 304cv	416.990	-	MT6	-	-	☑	6
GR Corolla Circuit 1.6 304cv (JAP)	461.990	-	MT6	-	-	☑	7
Corolla 2.0 Gli Hybrid 122cv (BRA)	189.000	**+10,27%**	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 2.0 XEI 177cv (BRA)	171.590	**+9,25%**	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 2.0 Altis Premium 177cv (BRA)	199.490	**+11,05%**	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 2.0 GR-S 177cv (BRA)	199.790	**+13,17%**	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla 1.8 Altis Hybrid Prem 101cv (BRA)	199.990	**+8,82%**	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross XR 177cv (BRA)	188.990	-	CVT	-	☑	☑	7
Corolla Cross XRE 177cv (BRA)	191.190	-	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross XRX 177cv (BRA)	207.990	-	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross GR Sport 177cv (BRA)	214.590	-	CVT	☑	☑	☑	7
Corolla Cross XRX Hybrid 101cv (BRA)	219.890	-	CVT	☑	☑	☑	7
Hilux Chassi 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	253.090	**+12,48%**	MT6	-	-	☑	3
Hilux Chassi 2.8 D. 4X4 AT 204cv (ARG)	262.990	**+12,48%**	AT6	-	-	☑	3
Hilux Cabine Simples 4X4 2.8 D. 204cv (ARG)	261.990	-	MT6	-	-	☑	3
Hilux Cabine Simples 4X4 AT 2.8 D. 204cv (ARG)	271.790	-	AT6	-	-	☑	3
Hilux Cd STD Power Pack 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	278.790	**+18,68%**	MT6	-	-	☑	7
Hilux Cd STD Power Pack AT 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	288.990	**+18,68%**	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SR 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	306.090	+**21,95%**	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SRV 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	309.590	**+25,45%**	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SRX 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	342.390	+**23,06%**	AT6	-	-	☑	7
Hilux Cd SRX Plus 2.8 D. 4X4 204cv (ARG)	353.290	+**23,06%**	AT6	-	-	☑	7
RAV4 SX Connect Hybrid 222cv (JAP)	349.290	**+0,39%**	CVT	☑	☑	☑	7
RAV4 XSE Plug-In Hybrid 306cv (JAP)	402.420	-	CVT	☑	☑	☑	7
SW4 2.8 SRX Platinum 4X4 5 Lug. D. 204cv (ARG)	412.190	**+17,68%**	AT6	-	-	☑	7
SW4 2.8 SRX Platinum 4X4 7 Lug. D. 204cv (ARG)	419.090	**+14,08%**	AT6	-	-	☑	7
SW4 2.8 Diamond 4X4 7 Lug. D. 204cv (ARG)	469.890	-	AT6	-	-	☑	7
Yaris 1.5 XL CVT 110cv (BRA)	111.090	**+11,49%**	CVT	-	-	☑	2
Yaris 1.5 XS CVT 110cv (BRA)	120.190	**+10,74%**	CVT	-	-	☑	2
Yaris 1.5 XLS CVT 110cv (BRA)	131.590	**+13,31%**	CVT	-	-	☑	7
Yaris Sedã 1.5 XL 110cv (BRA)	113.290	**+12.61%**	CVT	-	-	☑	2
Yaris Sedã 1.5 XS 110cv (BRA)	122.490	**+12,39%**	CVT	-	-	☑	2
Yaris Sedã 1.5 XLS 110cv (BRA)	135.090	**+12,33%**	CVT	-	-	☑	7

VOLKSWAGEN 472 Concessionárias 08001952775

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
Amarok Comfortline V6 3.0 1 257cv (ARG)	339.990	-	AT8	-	-	☑	2
Amarok High. V6 3.0 Cd 257cv (ARG)	356.990	**+12,96%**	AT8	-	-	☑	2
Amarok Extreme. V6 3.0 Cd 257cv (ARG)	379.990	**+18,81%**	AT8	-	-	☑	2
Jetta GLi 231cv (MEX)	250.990	**+10,41%**	DCT7	☑	☑	☑	6
Nivus 200 TSi Sense 128cv (BRA)	119.990	**+11,64%**	**AT6**	☑	☑	☑	6
Nivus 200 TSi Comfortline 128cv (BRA)	149.990	**+11,64%**	**AT6**	☑	☑	☑	6
Nivus 200 TSi Highline 128cv (BRA)	165.990	**+6,67%**	**AT6**	☑	☑	☑	6
Nivus 250 TSi GTS 150cv (BRA)	182.990	-	**AT6**	☑	☑	☑	6
Polo 1.0 Track MPi MT 84cv (BRA)	93.660	-	MT5	-	-	-	4
Polo 1.0 Robust MPi MT 84cv (BRA)	95.790	-	MT5	-	-	-	4
Polo Sense TSi 116 cv (BRA)	108.490	-	MT5	-	☑	☑	4
Polo TSi Highline 116cv (BRA)	133.490	**+1,46%**	AT6	-	☑	☑	4
Saveiro Robust CS 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	109.490	-	MT5	-	-	☑	2
Saveiro Trendline CS 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	116.490	-	MT5	-	-	☑	2
Saveiro Robust CD 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	125.490	-	MT5	-	-	☑	2
Saveiro Extreme 1.6 16V Cd 116cv (BRA)	130.490	-	MT5	-	-	☑	2
Taos Comfortline 250 TSi 150cv (ARG)	206.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Taos Highline 250 TSi 150cv (ARG)	231.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
T-Cross Sense 200 TSi 116cv (BRA)	119.990	-	AT6	-	-	-	6
T-Cross 200 TSi AT. 128cv (BRA)	155.990	**+13,08**	AT6	-	-	☑	6
T-Cross Comf. 200 TSi 128cv (BRA)	175.990	**+7,79**	AT6	-	-	☑	6
T-Cross Highline 250 TSi 150cv (BRA)	189.990	**+13,77%**	AT6	☑	☑	☑	6
T-Cross Extreme 250 TSi 150cv (BRA)	196.990	**+13,77%**	AT6	☑	☑	☑	6
Tera MPI 1.0 MT	105.890	-	AT5	☑	-	☑	6
Tera 170 TSI MT (BRA)	118.890	-	MT5	☑	-	☑	6
Tera Comfort TSI AT6 (BRA)	128.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Tera High TSI AT6	141.890	-	AT6	☑	☑	☑	6
Tiguan Allspace R-Line 300 TSI 186 cv (MEX)	305.990	-	AT8	☑	☑	☑	6
Virtus Sense TSi MT 116 cv (BRA)	109.990	-	MT5	-	-	☑	6
Virtus TSi MT 116 cv (BRA)	120.990	-	MT5	-	-	☑	6
Virtus TSi AT 116 cv (BRA)	129.990	-	AT6	☑	☑	☑	6
Virtus Comfortline 200 TSi 120cv (BRA)	145.990	**+3,49**	AT6	☑	☑	☑	6
Virtus Highline 200 TSi 128cv (BRA)	156.990	**+2,60%**	AT6	☑	☑	☑	6
Virtus Exclusive 250 TSi 150cv (BRA)	169.990	**+3,07%**	AT6	☑	☑	☑	6

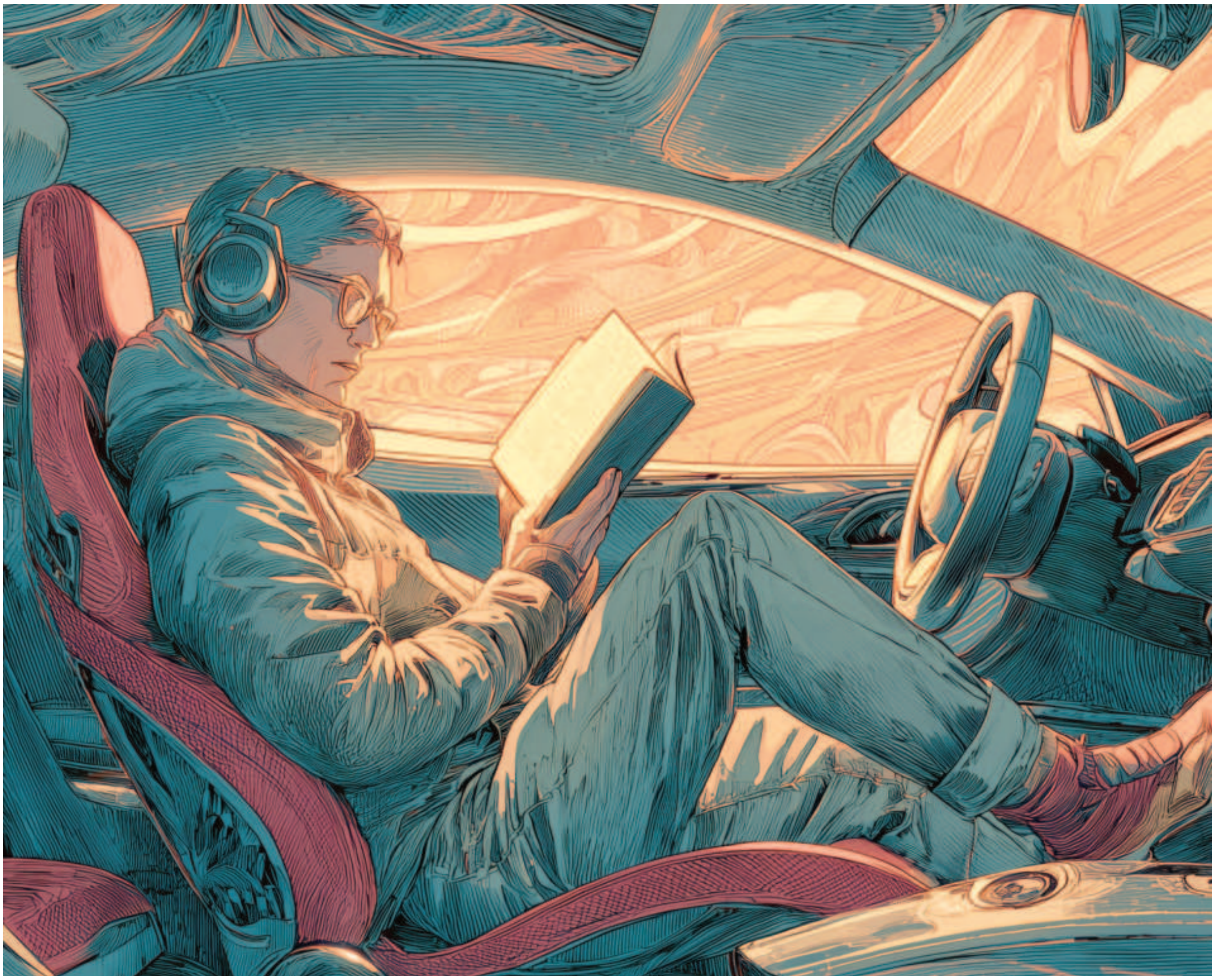
VOLVO 51 Concessionárias 08007077590

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
EX30 Core Single Engine 272cv (CHN)	229.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX30 Core Single Engine Ex. Range 272cv (CHN)	249.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX30 Plus Single Engine Ex. Range 272cv (CHN)	269.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX30 Ultra Single Engine Ex. Range 272cv (CHN)	299.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EC40 Plus 238cv (CHN)	334.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EC40 Ultra Twin Motor 408cv (CHN)	384.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX40 Plus 238cv (BEL)	329.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX40 Ultra Twin Motor 408cv (BEL)	379.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
EX90 Ultra Twin Motor 517cv (BEL)	849.950	-	AT1	☑	☑	☑	7
XC60 Plus Plug-In Hybrid 462cv (CHN)	459.950	-	AT8	☑	☑	☑	7
XC60 Ultra Plug-in Hybrid 462cv (CHN)	509.990	-	AT8	☑	☑	☑	7
XC60 Polestar E. Plug-in Hybrid 462cv (CHN)	539.950	**+10,41%**	AT8	☑	☑	☑	7
XC90 Plus Plug-in Hybrid 407cv (SUE)	679.950	-	AT8	☑	☑	☑	8
XC90 Ultra Plug-in Hybrid 407cv (SUE)	729.950	-	AT8	☑	☑	☑	8

ZEEKR 10 Concessionárias 0800 707 2276

Nome/Origem/Potência	Tabela	Desv.	Câmbio	AEB	S&S	MM	AB
001 Premium AWD 544cv (CHN)	495.000	-	AT1	☑	-	☑	7
001 Flagship AWD 544cv (CHN)	542.000	-	AT1	☑	-	☑	7
X Premium 272cv (CHN)	298.000	-	AT1	☑	-	☑	6
X Flagship AWD 428cv (CHN)	338.000	-	AT1	☑	-	☑	6

ines249



Sedentarismo mental

Seja uma conta de cabeça ou uma manobra de estacionamento, é incômoda a sensação de perder habilidades para realizar pequenas tarefas que, cada vez mais, os sistemas eletrônicos estão fazendo por nós no dia a dia

Sou do tempo em que, para medir a distância de frenagem de um carro, nos testes de QUATRO RODAS, o piloto precisava controlar a força aplicada ao pedal do freio para evitar o travamento das rodas. Dizia-se: frenagem sem travamento (travando, a distância de parada aumenta e acaba com os pneus). Não havia ABS.

Se eu fosse testar um carro sem ABS hoje, teria de fazer um treinamento prévio, para recordar a técnica para evitar o travamento das rodas. A tecnologia é bem-vinda. E ABS é item de segurança. Isso não se discute. Mas a sensação de perder habilidades não é legal.

PAULO CAMPO GRANDE

Jornalista fala sobre diferentes assuntos, reflexões e memórias que considera interessantes de compartilhar com os leitores.

Quer um exemplo mais banal? Sensores de estacionamento. Antigamente, eu sabia exatamente a hora de parar enquanto manobrava um carro, sem precisar de alertas. Agora, se o carro não tiver sensor ou câmera, frequentemente, ou paro o carro muito antes ou só depois de dar um totó na parede. Minha capacidade de julgamento piorou, nessa situação. Os mais novos podem me chamar de saudosista, dizer que os tempos mudam. Ok. Mas esse tema merece atenção.

ILUSTRAÇÃO FABIO BLACK FOTO DIVULGAÇÃO

ines249

Assim como as máquinas no passado substituíram as atividades físicas das pessoas, no futuro, a eletrônica vai substituir as atividades mentais. Hoje já se sabe que a atividade física é de vital importância para a saúde e, por isso, as pessoas vão para os parques e academias se exercitar. Amanhã, será necessário praticar exercícios mentais, como ler e jogar jogos que exigem atenção, concentração, memória e lógica.

Se a calculadora atrofiou nossa capacidade de fazer contas e o smartphone, a de guardar números de telefone na cabeça; no futuro a IA vai prejudicar o rendimento da inteligência natural, dos mais sedentários mentais. Acostumado a receber informações prontas, como o roteiro do trânsito toda manhã vindo para a redação, o resumo de e-mails trocados etc., outro dia me flagrei estacionando ao lado da bomba de combustível, no posto, esperando que o frentista soubesse o que eu estava fazendo ali... O funcionário perguntou o que eu queria. Respondi "completa" e estranhei quando ele ainda sem saber o que fazer questionou qual combustível eu queria colocar. Lógico, o posto ainda não está conectado com o meu carro.

No futuro, os carros serão autônomos. Já fazem muitas coisas sem precisar de nós. Alguns modelos elétricos nem chave de partida têm mais. Considerando que as pessoas perderão suas habilidades como motoristas, melhor que os carros sejam autônomos mesmo. Mas que monótonos serão os deslocamentos.

Acomodado com assistência dos sistemas eletrônicos, outro dia cheguei ao posto esperando que o frentista já soubesse que eu queria abastecer meu carro com gasolina

No futuro, todos seremos passageiros a bordo dos automóveis

Produção diversificada

Fundada em 1889, a Fiat (Fabbrica Italiana Automobili Torino) fez (e ainda faz) muitos produtos além dos conhecidos automóveis de passeio

ines249

FIAT TRATTORI / CASE-NEW HOLLAND

A história da Fiat com veículos agrícolas se inicia em 1919 com o trator Fiat 702. Em 1929, a marca já produzia mais de 1.000 unidades/ano. Após a Segunda Guerra, momento em que a produção parou, a Fiat lançou o 25R (*foto*). A produção com o nome Fiat durou até 1993, quando houve a fusão com a Ford Tractors (originária da Fordson de 1917 e detentora da marca New Holland).

GELADEIRAS E MÁQUINAS DE LAVAR

No final da década de 1930 até 1965, a Fiat produziu eletrodomésticos e chegou a ter uma ampla linha de produtos. Geladeiras e máquinas de lavar eram itens que estavam começando a se popularizar em lares de todo o mundo. As geladeiras Fiat foram licenciadas da americana Westinghouse. Produzidos na fábrica de Lingotto (aquela que tem uma pista de testes no terraço), os eletrodomésticos Fiat foram se tornando uma das marcas mais importantes de eletrodomésticos da Itália. Seus principais atributos eram o design inovador e suas dimensões, perfeitas para os lares italianos.

EXPLOSIVOS

A BPD Difesa e Spazio foi fundada em 1912. Somente nos anos 1970 a Fiat adquiriu parte da empresa, que, além de explosivos, tinha frentes na indústria têxtil, fertilizantes e mecânica. Durante os anos 1980, a BPD fabricou o Firos 30, um sistema de lançamento múltiplo de foguetes.

AVIÃO

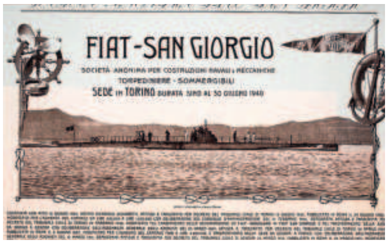
Fundada em 1908, a Fiat Aviazione começou produzindo motores, mas em 1916 decidiu fabricar aviões completos. Após a Segunda Guerra, desenvolveu o caça tático leve G.91, tornando-se o avião italiano pós-guerra mais importante. Em 1969, a Fiat e a Finmeccanica iniciaram a Aeroitalia.

BICICLETA

Em 1909, a Fiat iniciou a Cicli Fiat, que fabricava bicicletas equipadas com pneus Pirelli e componentes fabricados pela Villar Peros. Com a meta de produzir 25.000 unidades em 1910, ganhou destaque com suas bicicletas em competições de ciclismo mundo afora.

MOTOR ESTACIONÁRIO

À venda no Brasil, a Fiat Machinery possui uma extensa linha de máquinas de uso rural como roçadeiras, motosserras, pulverizadores, motobombas para irrigação, ferramentas, compactadores de solo, compressores, guinchos e até motores estacionários.


FIAT-SAN GIORGIO
SOCIETÀ ANONIMA PER COSTRUZIONI NAVALI E MECCANICHE
TORPEDINIERE - SOMMERGIBILI
SEDE IN TORINO

SUBMARINO

Em 1907, a Fiat-San Giorgio começou a fabricar submarinos. O primeiro, chamado Foca, vinha com motor a gasolina para navegação de superfície. Com o passar do tempo, forneceu submarinos para Itália, Brasil, Portugal, Inglaterra, Japão, Rússia, Suécia e Holanda.

FIAT
MAJANI

BOMBOM

Em 1911, para lançar o Tipo 4, a Fiat realizou uma competição para a invenção de um novo chocolate. A proposta vencedora veio de Bolonha, criada por Aldo Majani. Uma sobremesa cremosa feita com avelãs, amêndoas e cacau. O Cremino Fiat é vendido até hoje sob licença da marca.

PICAPE MITSUBISHI - FIAT

Essencialmente uma Mitsubishi L200 com logotipo Fiat, a Fullback é fruto de uma parceria firmada em 2014 para produção da picape em conjunto com a Fiat-Chrysler na Tailândia. Na ocasião, a Mitsubishi afirmou que o veículo poderia ser vendido em mercados da Ásia, Europa e África.

FOTOS REPRODUÇÃO

ines249

JP MOTOR

MÁQUINAS NA PAN

com Alex Ruffo

Sáb | 13h30
Na TV Jovem Pan News
e YouTube Jovem Pan

ONDE AS MÁQUINAS TEM VOZ E FALAM ALTO.

Alex Ruffo mergulha no coração da indústria automotiva, explorando desde a engenharia dos superesportivos até o legado dos modelos clássicos. Testes, análises, lançamentos e conversas com quem realmente entende de mobilidade.

JP

jovempan.com.br

ines249

NOVO JEEP
COMMANDER:
ELEITO O GRANDE CAMPEÃO
DO PRÊMIO QUATRO RODAS.
PESQUISA
Os eleitos
QUATRO RODAS
2025
Grande Campeão
COMMANDER
ELEITO PELOS CLIENTES.
5 ANOS DE GARANTIA
JEEP.COM.BR
CAC 0800 703 7150
facebook.com/jeepdobrasil
IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO
Jeep® é marca registrada da Stellantis-FCA US LLC.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.
Jeep®